Bibliothèque Allie Library
Université Saint-Paul University
3 8888 01353753 9

46-5355

02-0330417

02 MAI 2011

Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of Ottawa

http://www.archive.org/details/rapportdimanche00cana

~~46-5355~~ 02-033041 7

KE
1971
A22S64
1908

CANADA. Parlement. Chambre des communes.
Comité spécial sur le bill no 12 concernant l'observance du dimanche.

Rapport du comité spécial sur le bill no 12 concernant l'observance du dimanche; procès-verbal de l'enquête. Ottawa, Imprimeur du roi, 1908.
xix, 219p. 26cm.

~~Relié avec Canada. Parlement. Chambre des communes. Commission d'embellissement d'Ottawa. Rapport et correspondance... Ottawa, 1912.~~

1. Dimanche--Législation-- Canada I. T.

118,041

RAPPORT DU COMITÉ SPÉCIAL

SUR

LE BILL N° 12

CONCERNANT

L'OBSERVANCE DU DIMANCHE

PROCÈS-VERBAL DE L'ENQUÊTE

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1908

[Annexe n° 1—1906.]

UNIVERSITAS S. PAULI
BIBLIOTHÈQUE — LIBRARY
233 MAIN, OTTAWA

COMITÉ SPÉCIAL SUR LE BILL N° 12 CONCERNANT L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

ORDRE DE RENVOI.

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 5 avril 1906.

Résolu, Que le bill n° 12, concernant l'observation du dimanche, soit renvoyé à un comité spécial composé de Messieurs Fitzpatrick, Ames, Daniel, Geoffrion, Macdonald (Pictou), Macdonnell, Miller, Piché, Pringle, Roche (Marquette), Sinclair, et Smith (Nanaïmo) avec pouvoir au dit comité d'examiner le dit bill, d'assigner et d'entendre des témoins et de faire rapport à la chambre de temps à autre.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

LUNDI, 9 avril 1906.

Ordonné, Que le dit comité soit autorisé à employer un sténographe.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

JEUDI, 19 avril 1906.

Ordonné, Que permission soit donné au dit comité de siéger pendant les séances de la Chambre.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

Ordonné, Que le dit comité soit autorisé à faire imprimer les minutes de ses séances de jour en jour pour l'usage du comité et que la règle 99 soit suspendue à cet effet.

Certifié.

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

COMITÉ SPÉCIAL SUR LE BILL N° 12, CONCERNANT L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

PROCES-VERBAL.

LUNDI, 9 avril 1906.

Le comité s'est réuni à dix heures et demie du matin.

PRÉSENTS—Messieurs Fitzpatrick, Ames, Daniel, Miller, Piché, Pringle, Roche (Marquette), Sinclair et Smith (Nanaïmo)—9.

Sur motion de M. Fitzpatrick, M. Daniel a été élu président.

Sur motion de M. Ames, il a été

Résolu, Que le comité recommande qu'il soit autorisé à employer un sténographe.

Sur motion de M. Pringle, il est permis à M. T. C. Casgrain, C.R., de représenter certaines compagnies de chemins de fer.

Après discussion quant à la manière de procéder, il a été
Résolu, Qu'aucune formule spéciale d'assignation ne soit adressée par le comité aux personnes intéressées à appuyer ou à combattre le bill, mais qu'une invitation générale à comparaître soit transmise à ces personnes par la voie des journaux.

Sur motion de M. Smith (Nanaïmo),
Le comité s'est ajourné jusqu'à jeudi, le 19 avril, à dix heures et demie du matin.

Certifié.

WALTER TODD,
Greffier du comité.

JEUDI, 19 avril 1906.

Le comité s'est réuni à dix heures et demie du matin.

PRÉSENTS—Messieurs Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Macdonald (Pictou), Macdonnell, Miller, Pringle, Roche (Marquette), Sinclair et Smith (Nanaïmo)—11.

Le procès-verbal de la dernière séance a été lu et accepté.

Des lettres reçues par le président et par d'autres membres du comité ont été lues. (Voir procès-verbal de l'enquête.)

M. T. C. Casgrain, C.R., désire déclarer que les corporations qu'il représente sont la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, la compagnie de chemin de fer

du Grand-Tronc, et la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, et il demande qu'il soit fixé un jour de la semaine prochaine où il pourra être entendu.

M. John G. O'Donoghue déclare qu'il représente le Conseil du Travail et des industries du Canada.

M. G. Lynch Staunton, C.R., déclare qu'il comparaît au nom des aciéries suivantes: l'*Algoma Steel Company*, la *Canadian Iron and Furnace Company*, la *Hamilton Steel Company, John McDougall* et autres.

M. Staunton suggère que le paragraphe (*f*) de l'article 4 soit amendé comme suit: "L'allumage ou l'entretien de feux, ou l'exécution de réparations, ou travaux d'entretien, ou autre travail, quand ces feux, réparations ou travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication qui est d'une nature telle que sans l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement les six autres jours de la semaine;" et que le paragraphe suivant soit ajouté au dit article 4 comme paragraphe (*j*), "La fonte, la réduction et l'affinage des minerais et minéraux, la préparation des combustibles employés à cette fin et autres opérations qui s'y rattachent nécessairement".

M. C. A. Moss déclare qu'il représente les industries du fer en gueuse et que l'amendement suggéré par M. Staunton lui paraît satisfaisant.

Sur motion de M. Macdonnell, M. Mark Bredin, représentant l'association des maîtres boulangers, a été entendu et il a déclaré que l'amendement proposé par M. Fitzpatrick lors de la deuxième lecture du bill, satisferait l'association.

M. O'Donoghue s'est opposé à l'amendement proposé.

M. C. M. Gripton, représentant la *Chautauqua Association* et le *Grimsby Park* demande l'exemption de l'opération des articles 5 et 7 du bill.

A la demande de M. W. H. Thurston, président de la *Canadian Seventh Day Adventists Association*, M. J. Folinsbee, avocat, a été entendu au nom de l'association.

M. Folinsbee a déclaré que bien que ses clients ne l'aient pas autorisé a suggérer en leur nom des amendements ou bill, il croyait qu'ils seraient satisfaits d'un changement de la nature du suivant: "Nonobstant toute disposition contenue dans le présent acte, quiconque observe consciencieusement le septième jour de la semaine comme le Sabbat et s'abstient effectivement de travailler, ce jour-là, ne pourra être poursuivi s'il exécute un travail le premier jour de la semaine, pourvu que ce travail ne dérange pas les autres en ce jour dans une mesure plus grande que ne le font les exemptions permises par le présent Acte ou dans une mesure déraisonnable.

M. Folinsbee dépose sur la table un exemplaire d'un livre intitulé "*American State Papers*", traitant de la législation religieuse, par W. A. Blakely; aussi, une brochure intitulée: "*The Leper Spot, or the Great Sin of the Times*".

Les corporations et personnes suivantes ont demandé à être entendues devant le comité, savoir:—

La compagnie dite *St. Lawrence and Adirondack Railway Company.*

La compagnie dite *Père Marquette Railway Company.*

La compagnie dite *Northern Aluminum Company*, des chutes Shawinigan.

La compagnie dite *Shawinigan Water and Power Company.*

La compagnie dite *Shawinigan Carbide Company.*

La compagnie dite *Electric Reduction Company*, de Buckingham.

Les employés de chemins de fer, par M. Harvey Hall.

L'association dite *Dominion Marine Association*, représentant les compagnies suivantes de navigation sur les eaux intérieures du Canada, depuis Montréal jusqu'à la tête de la navigation des lacs:

La compagnie dite *Montreal Transportation Company, Ltd.*, Montréal.

La compagnie dite *Ogdensburg Coal & Towing Company, Ltd.*, Montréal.

La compagnie dite *Richelieu and Ontario Navigation Company*, Montréal.

La compagnie dite *Ottawa River Navigation Company.*

La compagnie dite *Ottawa Transportation Company, Ltd.*, Ottawa.

La compagnie dite *Ottawa Forwarding Company, Ltd.*, Ottawa.

ANNEXE No 1

La compagnie dite *Upper Ottawa Improvement Company,* Ottawa.
La compagnie dite *Lake Ontario & Bay of Quinte Nav. Co., Ltd.,* Kingston.
La compagnie dite *St. Lawrence River Steamboat Company, Ltd.,* Kingston.
La compagnie dite *Rideau Lakes Navigation Company, Ltd.,* Kingston.
La compagnie dite *Trent Valley Navigation Company, Ltd.,* Bobcaygeon.
La compagnie dite *Muskoka Lakes Nav. and Hotel Company, Ltd.,* Gravenhust.
La compagnie dite *Toronto and Montreal Steamboat Company, Ltd.,* Toronto.
La compagnie dite *St. Lawrence & Chicago Steam Nav. Co., Ltd.,* Toronto.
La compagnie dite *North-west Steamship Company, Ltd.,* Toronto et Port Arthur.
La compagnie dite *Northern Navigation Company, Ltd.,* Toronto et Collingwood.
La compagnie dite *Farrar Transportation Company, Ltd.,* Toronto et Collingwood.
La compagnie dite *Midland Navigation Company, Ltd.,* Midland.
La compagnie dite *Western Steamship Company, Ltd.,* Toronto.
La compagnie dite *Hamilton & Fort William Nav. Company, Ltd.,* Hamilton.
La compagnie dite *Union Steamship Company, Ltd.,* Hamilton.
La compagnie dite *New Ontario Steamship Company,* Hamilton.
La compagnie dite *Hamilton & Montreal Steamboat Company, Ltd.,* Hamilton.
La compagnie dite *Hamilton Steamboat Company, Ltd.,* Hamilton.
La compagnie dite *Niagara, St. Catharines & Toronto Navigation Company, Ltd.,* Toronto et Sainte-Catherine.
MM. G. E. Jacques et Cie, Montréal.
La compagnie dite *Miles Transportation Company, Ltd.,* Chutes Niagara, N.-Y.
La compagnie dite *International Ferry Company, Ltd.,* Buffalo.
La compagnie dite *Donnelly Salvage and Wrecking Company, Ltd.,* Kingston.
La compagnie dite *Pembroke Navigation Company, Ltd.,* Pembroke.
MM. Waldie et Wright (steamer *Tadousac*), Toronto.
D. B. Hanna (steamer *Turret Crown*), Toronto.
The Canadian Lake and Ocean Navigation Company, Ltd., Toronto.
MM. J. T. Coulon, Thorold.
MM. James Richardson & Sons, Kingston.

Ainsi que plusieurs autres corporations et compagnies, au nombre d'environ 60, représentant pratiquement toutes les compagnies exerçant le transport des marchandises et des passagers sur les eaux intérieures du Canada, non seulement sur les grands lacs et rivières, mais aussi sur les cours d'eau de moindre importance.

Sur motion de M. Fitzpatrick, il a été

Résolu, que le comité recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre et que, si cette permission lui est accordée, le comité siège *de die in diem* jusqu'à la clôture de l'enquête.

Sur motion de M. Miller, il a été

Résolu, que le comité recommande qu'il soit autorisé à faire imprimer ses procès-verbaux de jour en jour, le nombre d'exemplaires à imprimer devant être laissé à la discrétion du président.

Résolu, que les différentes industries représentées devant le comité soient entendues dans l'ordre suivant, savoir:—

1. Les compagnies de transport;
2. Les compagnies manufacturières et commerciales;
3. Les unions de travail;
4. Les sociétés d'hygiène publique;
5. Les sociétés religieuses.

Sur motion de M. Fitzpatrick, il a été

Ordonné, que les compagnies de transport soient entendues mardi prochain, le 24 courant, à dix heures et demie du matin; et que, s'il rest assez de temps lorsqu'elles auront complété leur cause, M. Goldstein, représentant les Juifs de Montréal, soit ensuite entendu.

Le comité s'est ajourné jusqu'à mardi prochain, 24 courant, à dix heures et demie du matin.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

MARDI, 24 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 10.30 du matin.

ETAIENT PRÉSENTS—MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Macdonald (Pictou), Macdonnell, Miller, Piché, Pringle, Schaffner, Sinclair et Smith (Nanaïmo).—12.

Plusieurs communications ont été reçues et déposées (voir page des témoignages).

Les personnes suivantes ont été interrogées par MM. Casgrain, C.R., et Chrysler, C.R., concernant les effets du bill sur l'industrie du transport, savoir:—

M. D. McNichol, vice-président du chemin de fer du Pacifique Canadien; M. F. H. McGuigan, quatrième vice-président du chemin de fer du Grand-Tronc; M. C. W. Spencer, directeur général du réseau Mackenzie et Mann; M. W. R. Tiffin, surintendant de la division du nord à l'est de Port-Arthur du chemin de fer du Grand-Tronc; M. H. Adam, surintendant divisionnaire du chemin de fer *Canada Southern*; M. J. R. Marlowe, directeur de la division du transport de l'Association des manufacturiers canadiens.

Le comité s'est ajourné jusqu'à 3 heures p.m.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

MARDI, 24 avril 1906.
3 heures p.m.

Le comité s'est réuni.

M. W. S. Stout, président et gérant général de la Dominion Express Co., a été interrogé par M. Chrysler, C.R.

M. Francis King, C.R., représentant la Dominion Marine Association, a adressé la parole au comité et a suggéré les amendements suivants au Bill:—

1. Substituer ce qui suit au paragraphe (*a*) de l'article 4:—"Le transport de voyageurs, marchandises, messageries, ou des malles de Sa Majesté, le service de tout navire ou chemin de fer (C. M. M. & H.) ou l'exécution de tout travail s'y rapportant."

ANNEXE No 1

2. La radiation des paragraphes (*g*) et (*h*) de l'article 4.

3. L'insertion du paragraphe suivant clause (*g*) dans l'article 4:—"Le service des canaux du Dominion, à l'adoption de cet Acte, de la manière qui pourra être de temps à autre déterminée par le Gouverneur général en conseil."

4. L'insertion du mot "urgence" avant le mot "nécessité" dans les lignes 2 et 4 de l'article 4.

M. F. Meredith, C.R., représentant la Shipping Federation of Canada, Montréal, a parlé en faveur des amendements suggérés par M. King.

M. Robb, gérant de la Fédération, a été entendu. M. Chrysler a déclaré que les parties intéressées représentées par M. Casgrain et lui-même, étaient disposées à accepter les amendements suggérés par M. Francis King; subséquemment, toutefois, il a soumis deux amendements qu'ils avaient préparés, comme suit:—

1. Article 4, 1er paragraphe.—Avant le mot "nécessité" dans la deuxième ligne, ajouter le mot "urgence."

2. Article 4, paragraphe (e).—Substituer ce qui suit:—"le transport de voyageurs, marchandises, messageries, ou malles de Sa Majesté et l'éxécution de tout travail s'y rapportant."

Les messieurs dont les noms suivent ont ensuite parlé au comité:—

M. S. Percy Smith, secrétaire de la Cie de Navigation Richelieu et Ontario.

M. W. J. White, représentant la Cie de Transport Dominion et la Cie de Transfert Dominion.

M. J. Harvey Hall, représentant les employés de chemins de fer du Canada.

M. P. M. Draper, secrétaire du Congrès des Métiers et du Travail du Canada; et le

Dr Black, M.P., dans l'intérêt de la santé publique.

M. Hall a soumis un certain nombre de lettres reçues d'employés de chemins de fer en réponse à des questions qui leur ont été soumises au sujet des effets du Bill. (Voir témoignages,)

M. Draper a soumis un mémoire du Congrès. (Voir témoignages.)

La comité s'est ajourné à demain, à 10.30 heures o.m.

Certifié,

WALTER TODD,
Secrétaire du Comité.

MERCREDI, 25 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 10 heures, a.m.

Présents : MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Macdonald, Miller, Piché, Pringle, Schaffner, Sinclair et Smith (Nanaïmo).—12

Le Dr Black propose l'amendement suivant dans l'intérêt de l'hygiène publique, savoir : —

"Aucune corporation de chemin de fer, de navigation, de fabrication manufacturière ou aucune compagnie, et aucuns particuliers ou particulier, employant des ouvriers, n'emploiera ou ne fera employer, pour travailler le dimanche, une personne quelconque qui aura travaillé plus de cinq jours de dix heures pendant la semaine précédente.

M. George Bury, surintendant général du chemin de fer du Pacifique Canadien, Winnipeg, parle devant le comité : une lettre de M. Cassels, à M. Bury, *re* coût de la

production et de la mise sur le marché d'un boisseau de blé, est lue et produite (voir procès-verbal de cette enquête).

M. Aylen, C.R., déclare qu'il a été également prié de représenter les personnes suivantes: M. F. P. Jones, de la *Dominion Iron and Steel Co.*, de Sydney, N.-E.; M. Moss, de la *Deseronto Iron Co.*, et de la *Wilson Carbide Co.*, la *Atikotan Iron Co.*, et la *Lake Superior Copper Co.;* M. Foster, C.R., des industries aux Chutes Shawinigan; M. D. H. Brown, de la *Canadian Copper Co.;* M. Edward Peck, des *Peck Rolling Mills, Ltd.:* M. St. Maurice, de John McDougaldl et Cie, de Montréal ; M. P. H. Falter, de la *Northern Aluminum Co.*, des Chutes Shawinigan; M. F. J. Drummond, de la *Algoma Steel Co.*, de la *Canada Iron Furnace Co.*, et de la *Londonderry Iron and Mining Co.*; M. F. H. Clergue, des industries du Saut Sainte-Marie, Ont., et M. J. R. Kinghom, des *Montreal Rolling Mills.*

M. R. D. Hassen, gérant des *Hull Cement Works* est entendu comme témoin.

M. R. D. Hassen, gérant des *Hull Cement Works* est entendu comme témoin.

M. O. L. Lewis, de Chatham, Ont., adresse la parole au comité au nom du journal *Colonist* de Victoria.

M. Duncan Ross, M.P., parle devant le comité au nom des intérêts miniers dans les placers.

Le comité s'est ajourné jusqu'à convocation par le président.

M. Piché présente un mémoire de la part de l'Association Indépendante du Travail de Montréal.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du Comité.

VENDREDI, 27 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 10 heures, a.m.

Présents: MM. Daniel, (président), Fitazpatrick, Ames, Macdonald, Macdonell, Miller, Piché, Pringle, Sinclair et Smith (Nanaïmo).—10.

M. Casgrain, C.R., fait un exposé de la part de la *St. Anthony Lumber Company*, de Whitney, Ont., M. R. U. McPherson, de Toronto, comparaît pour la *Lord's Day Alliance.*

Révérend J. G. Shearer, secrétaire voyageur de la *Lord's Day Alliance*, est interrogé par M. McPherson.

Plusieurs lettres et papiers sont produits par M. Shearer et d'autres, ordre est donné de les imprimer. (Voir procès-verbal de l'enquête.)

M. W. T. Kernahan, secrétaire de la *Brewers and Malsters Association*, parle au nom des intérêts des brasseurs.

M. W. P. Telford, M.P., président de la *Sun Cement Company*, est interrogé par M. McPherson, concernant la nécessité du travail le dimanche en ce qui concerne la fabrication du ciment.

M. McPherson propose l'amendement suivant:—

"4. (*f*) L'allumage et l'entretien des feux, les réparations en cas d'urgence aux fourneaux, ou les travaux occasionnels de même nature, lorsque ces feux, réparations

ou travaux sont essentiels à toute opération industrielle d'une nature telle que ses opérations ne peuvent être suspendues sans grave dommage à ses produits ou au mécanisme, et quand ces opérations ne peuvent être faites sans interruption et avec sécurité pendant les six autres jours de la semaine, à moins que les travaux ci-haut mentionnés ne soient exécutés le dimanche.

"2. Tout travail sans lequel le courant électrique ou le gaz ne pourraient être permanemment fournis le dimanche pour des fins légitimes".

M. Goldstein comparaît au nom des Juifs du Canada et, après avoir adressé la parole au comité, suggère que l'amendement suivant soit proposé:—

"Nonobstant les dispositions ci-dessus, quiconque observe consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine, comme jour du Sabbat, et s'abstient de tout travail manuel pendant ce jour, ne sera assujetti à aucune poursuite pour s'être livré à un travail manuel pendant le premier jour de la semaine, pourvu que ce travail manuel ne nuise pas à d'autres personnes, dans leur observance du premier jour de la semaine comme jour consacré à Dieu, et que le lieu où ils sont exécutés ne soit pas pendant ce dernier jour, ouvert au trafic".

Sur motion de M. Miller, l'honorable M. Power, sénateur, est entendu relativement à certains amendements suggérés.

Le comité s'est ajourné jusqu'à convocation par le président.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

MERCREDI, 9 mai 1906.

Le comité s'est réuni à 10 heures du matin.

PRÉSENTS:—MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Miller, Pringle, Schaffner et Smith (Nanaïmo).—7.

Il est proposé, que le révérend M. Shearer, représentant la *Lord's Day Alliance*, soit autorisé à lire les lettres produites ce jour par M. Chrysler, et que tout mémoire qu'il pourrait soumettre au président au sujet de ces lettres, soit imprimé.

Le président lit une lettre de M. Chrysler, C.R., accompagnée de plusieurs autres adressées à ce dernier, par la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, la *Chicago & Northwestern Railway Co.*, et la *Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway Co.*, relativement à la nature du travail exécuté le dimanche sur ces chemins.

Ordonné, que ces lettres soient imprimées.

Plusieurs autres lettres sont produites et ordre est donné de les imprimer.

Un ordre signé par MM. R. W. McPherson et J. G. Shearer, de la part de la *Lord's Day Alliance*, concernant le résultat de leur conférence avec les représentants des intérêts du transport et de la navigation, et un semblable rapport signé par MM. T. C. Casgrain et F. H. Chrysler pour les compagnies de chemin de fer du Canada, par M. F. E. Meredith, pour la *Shipping Federation of Canada*, et par M. F. King, pour la *Dominion Marine Association*, ont été produits, et ordre a été donné de les imprimer.

Le comité s'ajourne sujet à la demande du président.

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

MERCREDI, 16 mai 1906.

Le comité s'assemble à trois heures de l'après-midi.

PRÉSENTS:—MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Macdonell, Miller, Piché, Pringle, Schaffner, Sinclair, Smith (Nanaïmo).—10.

M. Piers Davidson comparaît pour la compagnie dite *The Nichols Chemical Company of Canada, Limited,* et présente un mémoire qui est déposé. (Voir page .)

Le bill est pris en considération et amendé; ordre est donné qu'il soit rédigé de nouveau tel qu'amendé, et que copies en soient adressées aux membres du comité.

Le comité s'ajourne à dix heures du soir, à la demande du président.

MERCREDI, 30 mai 1906.

Le comité s'assemble à dix heures du matin.

PRÉSENTS:—MM. Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Miller, Piché, Schaffner et Sinclair.—7.

Vu l'absence du président, il est proposé que M. Geoffrion prenne le fauteuil.

Le bill, tel que modifié, est pris en considération et amendé de nouveau.

Le comité s'ajourne à vendredi prochain à onze heures.

VENDREDI, 1er juin 1906.

Le comité s'assemble à onze heures du matin.

PRÉSENTS:—MM. Daniel (président), Fitzpatrick, Ames, Geoffrion, Macdonald, Miller, Piché, Pringle, Schaffner, Sinclair, Smith (Nanaïmo).—11.

Le bill est de nouveau pris en considération.

L'article premier est lu et agréé.

L'article deux est lu et amendé comme suit:—

Après "dimanche", dans la première ligne de cet article, insérez "excepté ainsi qu'il est prévu en la présente loi ou dans les lois provinciales ci-devant rendues"; après "ou", dans la sixième ligne du dit article, insérez "se rattachant à cette profession, ni pour gain", et retranchez la dernière ligne. L'article trois est lu et supprimé. Cet article a été agréé tel qu'amendé.

L'article quatre a été lu, numéroté *trois* et amendé comme suit: retranchez depuis le paragraphe (*b*), inclusivement, jusqu'à la fin de l'article, et insérez ce qui suit:—

(*b*) Tout travail pour le soulagement de la maladie et des souffrances, y compris la vente des drogues, des médicaments et des appareils chirurgiques au détail.

(*c*) La réception, transmission ou délivrance des dépêches télégraphiques ou téléphoniques.

(*d*) L'allumage et l'entretien de feux, l'exécution de réparations à des fourneaux, de réparations en cas d'urgence, et de tout autre travail, quand ces feux, ces réparations ou ce travail sont essentiels à quelque procédé de fabrication dont le caractère de continuité est tel que ce procédé ne saurait être arrêté sans préjudice grave à la production, à l'outillage ou au matériel employé dans ce procédé, ou si à défaut de l'exécution de ce travail dominical ce procédé ne saurait être pratiqué continuellement et sans danger les six autres jours de la semaine.

ANNEXE No 1

(*e*) Tout travail sans l'exécution duquel, le dimanche, il ne saurait être fourni d'une manière continue de courant électrique, de lumière, de chaleur, d'eau ou de gaz pour des objets légitimes.

(*f*) Le transport des voyageurs ou passagers et le travail qui s'y rattache.

(*g*) L'acheminement vers leur destination des trains et des bâtiments en marche lorsque commence le dimanche.

(*h*) Le chargement de marchandises sur les bateaux à passagers ou les trains à voyageurs, et leur déchargement, à des points intermédiaires.

(*i*) L'enlèvement de la neige et de la glace sur les voies de chemins de fer, l'exécution de réparations, en cas d'urgence, ou de tout autre travail de même nature incidente, sans l'exécution duquel, le dimanche, les transports ne sauraient être effectués sans danger sur une ligne de transport.

(*j*) Le travail des équipes de garage dans les cours de chemins de fer, avant six heures du matin et après huit heures du soir.

(*k*) Le chargement, le déchargement et la manœuvre de tout bâtiment de mer qui sans cela serait indûment retardé au delà du jour fixé pour son départ, ou de tout navire qui sans cela serait en danger imminent d'être arrêté par la clôture de la navigation.

(*l*) Le transport du bétail sur pied et des produits périssables qui arrivent à un endroit au cours du dimanche.

(*m*) La manœuvre ou le service d'un bac ou bateau, autorisé par autorité compétente à transporter des passagers le dimanche.

(*n*) Le louage de chevaux et voitures pour l'usage personnel de celui qui les loue ou de sa famille pour toutes fins non prohibées par la présente loi.

(*o*) Tout travail inévitable après huit heures du soir, le jour du dimanche, pour la préparation de l'édition régulière de lundi matin d'un journal quotidien.

(*p*) Tout travail inévitable, après quatre heures de l'après-midi, le jour du dimanche, pour la préparation de la pâte dans une boulangerie.

(*q*) La livraison du lait et de la glace pour l'usage domestique et le travail des serviteurs domestiques.

(*r*) La mise en circulation par une compagnie canadienne de tramways électriques dont la ligne est interprovinciale ou internationale, des voitures de cette compagnie pour le transport des voyageurs, le dimanche, sur une ligne ou sur un embranchement.

L'article, tel qu'amendé, a été agréé.

Ce qui suit a été lu, agréé et inséré comme article quatre, savoir:—

"4. Il est interdit à toute personne de permettre à un employé autre que les employés de bateaux qui ne complètent pas leurs voyages réguliers dans les vingt-quatre heures, de faire, le jour du dimanche, aucun travail mentionné aux alinéas de *c* à *n*, inclusivement, ainsi qu'aux alinéas *q* et *r* de l'article 3 de la présente loi, ou accessoire à pareil travail, à moins de donner à cet employé au cours des six jours suivants de la semaine vingt-quatre heures consécutives de repos".

Les articles 5, 6, 7, 8 et 9 ont été lus et agréés.

Ce qui suit a été lu, agréé, et inséré comme article 10 et 11 :

"Il n'est permis à personne au Canada pour la vente ou la distribution ou de vendre ou de distribuer au Canada, le jour du dimanche, un journal étranger ou une publication étrangère réputée journal.

"11 Nonobstant toute disposition à ce contraire contenue en la présente loi, quiconque observe consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine comme jour du Sabbat et s'abstient réellement de travail et d'œuvres serviles ce jour-là, n'est pas sujet à être poursuivi pour avoir fait du travail ou des œuvres serviles le premier jour de la semaine, si ce travail ou ces œuvres ne dérangent pas d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine à titre de jour saint, et si l'endroit où se fait ce travail n'est pas ouvert au commerce ce jour-là.

Les articles 10, 11 et 12 ont été lus, agréés et numérotés 12, 13 et 14, respectivement. .....

L'article 13 a été lu et amendé en insérant après " moins ", ligne 6. les mots "cinquante piastres" ; en insérant après " moins ", ligne 8, les mots " cent piastres ", et en ajoutant à la fin de l'article les mots suivants : " ou qui porte atteinte aux droits de tout autre chemin de fer sous l'autorité d'une loi provinciale ". Cet article a été numéroté 15 et agréé tel qu'amendé.

Les articles 14 et 15 ont été lus, agréés et numérotés 16 et 17.

Le préambule a été lu et adopté.

Ordonné, que le bill tel qu'amendé, ainsi que le procès-verbal soit renvoyé à la Chambre ce jour.

M. Fitzpatrick présente les amendements projetés suivants, et suggère que le comité n'ayant pas actuellement le loisir de les étudier à fonds, ils soient annexés au bill et renvoyés devant le comité de toute la Chambre pour être pris en considération,—ce qui est agréé.

AMENDEMENTS PROJETÉS COMME PARAGRAPHES (S), (T) ET (U) DE L'ARTICLE 3. A ÊTRE INSÉRÉS SEULEMENT S'ILS SONT JUGÉS ABSOLUMENT NÉCESSAIRES.

(S) Entre le 15 septembre et la clôture de la navigation, le transport des grains par des trains chargés exclusivement de grains, le déchargement des grains aux ports de lacs ou de rivières et le retour des wagons aux points d'expédition.

(T) Le chargement et le déchargement dans les ports océaniques et le transport de produits passant en entrepôt à travers le Canada d'un pays à un autre dans des trains chargés exclusivement de ces produits.

(U) Tout travail que le Bureau des commissaires des chemins de fer pour le Canada jugera, à l'unanimité, nécessaire de permettre pour les fins du trafic-marchandises de tout chemin de fer.

2. Les frais de toutes les demandes adressées au bureau seront à la charge du postulant, et s'ils sont plusieurs, les frais seront partagés également.

3. Avis de la demande, dans laquelle seront énoncées au complet des raisons valables, sera donné au département des Chemins de fer.

4. Sous tous autres rapports, la procédure sera faite autant que possible conformément à l'Acte des Chemins de fer.

Ordre est donné de faire imprimer au procès-verbal les pièces suivantes, déposées depuis le 9 mai, savoir :—

TÉLÉGRAPHE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

TORONTO, 1er juin 1906.

A l'honorable CHAS. FITZPATRICK,
Ministre de la Justice,
Ottawa.

Nous espérons que le gouvernement prendra en favorable considération quelque disposition pour les citoyens juifs *re* Bill concernant l'observance du dimanche.

A. C. MACDONELL.

COMITÉ SPÉCIAL SUR LE BILL N° 12, CONCERNANT L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

La *Nichols Chemical Company of Canada, Limited,* représente respectueusement à votre comité les faits suivants :—

1. La compagnie exerce à Capelton, P.Q., la fabrication des acides sulfuriques et autres qui entrent en grande mesure dans la préparation des explosifs détonnants, du fer, des tissus, du tan, du pétrole, de la peinture, de la colle, du papier, du

ANNEXE No 1

cuivre, des engrais et d'une multitude d'autres articles de commerce. La production en Canada des acides sulfuriques et autres est par conséquent une industrie qui intéresse d'une manière importante tout le commerce du Dominion.

2. La cessation de la fabrication en Canada des acides sulfuriques et autres nécessiterait leur importation des Etats-Unis (où la fabrication n'est pas interrompue le dimanche) au coût additionnel d'au moins 30 pour 100 pour les consommateurs canadiens, et mettrait en outre fin à une industrie domestique.

3. Il sera impossible de continuer la fabrication des acides sulfuriques et autres en Canada, et la compagnie sera forcée de fermer son usine si le bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche" devient loi dans sa forme actuelle, et autant qu'il dépend de continuer le procédé de fabrication de ces produits le dimanche.

4. C'est un fait scientifique que la fabrication des acides sulfuriques et autres, est et doit être un procédé continu, et qu'elle doit se faire tous les jours sans interruption pour les raisons suivantes :—

5. Il existe deux procédés généraux pour la fabrication de l'acide sulfurique, savoir, le procédé "par la chambre de plomb" et le procédé "par contact".

La compagnie emploie les deux. Le combustible employé dans les deux procédés est le soufre même qui produit en brûlant le gaz dont est tiré l'acide.

Il faut de trois à quatre jours pour mettre le procédé par la chambre de plomb en opération incomplète et environ une semaine pour arriver avec succès à l'opération complète. Il faut environ dix jours pour arriver à l'opération complète et efficace du procédé par contact. Ce dernier est le procédé nouveau et moderne et avec le temps remplacera l'ancien.

Si la compagnie est forcée de cesser ses opérations le dimanche, ou les feux devront être éteints, ou ils tomberont si bas que, dans l'un et l'autre cas, les fournaux devront être nettoyés et les feux rallumés. Ni l'un ni l'autre des deux procédés ne pourra être mis en opération efficace avant le dimanche suivant.

La permission d'entretenir les feux le dimanche n'obvierait pas non plus à la difficulté, vu que le procédé de la fabrication s'effectue automatiquement comme résultat de la combustion du soufre, qui en constitue le propre combustible, et nécessite l'attetntion constante et soigneuse des ouvriers pour manier le produit à mesure que s'en opère la production.

Il est impossible de continuer les feux et d'arrêter la production de l'acide ; et si les ouvriers ne surveillent pas attentivement l'appareil, celui-ci sera détruit et il résultera le dégagement de gaz extrêmement nocif et la destruction de vie ou de prospérité.

Il existe donc une distinction essentielle et marquée entre les feux de notre usine en particulier et ceux des autres fabriques.

6. Des observations analogues s'appliquent à la fabrication d'autres acides et aux procédés chimiques.

7. Dans le passé, la compagnie a toujours cessé, le dimanche, les travaux qui ne doivent pas être essentiellement exercés continuellement.

Pour ces raisons, la compagnie demande instamment et respectueusement que le paragraphe (*f*) de l'article quatre soit amendé en insérant les mots "les procédés d'un caractère de continuité" après le mot "feux", dans la première ligne.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs,

Vos obéissants serviteurs,

"THE NICHOLS CHEMICAL COMPANY OF CANADA, LIMITED".

Par E. S. PINCOTT,

Gérant général.

222 rue Saint-Jacques, Montréal.

TÉLÉGRAPHE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
NELSON, C.-B., 1er mai 1906.

RALPH SMITH, M.P.,
Ottawa.

Obtenez si possible amendement au bill concernant l'observance du dimanche assurant *statu quo* relativement journaux du dimanche publiés en Colombie-Britannique. Dans les circonstances actuelles, le moins travail possible exigé le dimanche. Changement au lundi matin signifie perte de tout le dimanche pour personnel de rédaction, et nécessitera travail ouvrier de nuit de partie des télégraphistes le dimanche. Système des journaux du dimanche matin très satisfaisant pour la masse de la population de la Colombie-Britannique, y compris le clergé, que nous avons consulté.

CARTER COTTON,
New-Advertiser, Vancouver.
A. G. SARGISON,
Colonist, Victoria.
F. G. DEANE,
Daily News, Nelson.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 15 mai 1906.

CHER MONSIEUR,—Veuillez trouver sous ce pli une lettre et une résolution qui m'ont été adressées au sujet du bill concernant l'observance du dimanche et sur lesquelles je désire attirer l'attention du comité.

Sincèrement à vous,
F. F. PARDEE.

Docteur J. W. DANIEL, M.P.,
Ottawa, Ont.

THE NORTHERN NAVIGATION COMPANY OF ONTARIO, LIMITED,
SARNIA, CAN., 11 avril 1906.

F. F. PARDEE, M.P.,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—En rapport avec notre récente conversation relativement au bill concernant l'observance du dimanche, présenté par M. Fitzpatrick, je dois dire que j'ai lu ce projet de loi soigneusement et j'en tire les conclusions suivantes:—

Article 2.—Si cet article empêche la compagnie de prendre des chargements de fret à *Point Edward* le dimanche, elle subira des pertes très sérieuses. La compagnie possède un steamer qui arrive à Point-Edward le samedi; il faut généralement le reste du jour pour le décharger. Ce steamer en particulier a généralement à son bord un fort chargement de fret à destination de l'ouest, et il ne lui est pas toujours possible de prendre son chargement pour sa traversée suivante à moins que l'équipage ne travaille le dimanche. Durant les saisons précédentes lorsque, parfois, le trafic était léger, et que le chargement pouvait se faire sans occuper les hommes la nuit, la compagnie offrait à l'équipage le choix de travailler depuis six heures de l'après-midi jusqu'à minuit le samedi et de revenir à minuit le dimanche, ou de se reposer, de passer la soirée chez eux avec leurs familles, d'aller à l'église s'ils le désiraient, et de travailler le dimanche pendant les heures régulières comme tous les autres jours. Je dois dire que les hommes ont toujours déclaré préférer le travail du dimanche au travail de nuit. A l'automne, lorsque le trafic de fret est considérable, il serait impossible quelquefois de faire tout le travail entre le moment où le vaisseau arrive le samedi, et celui de son départ. Comme vous le savez, les opérations relatives au fret s'exercent

à Pointe-Edward; la maison la plus proche, un hôtel, est située à un mille de là, de sorte que le repos de personne n'est troublé. La compagnie invite toujours ses employés à venir travailler; mais si, par raison de conscience, ils aiment mieux ne pas le faire, elle ne les y force pas et ne leur retire pas leur emploi.

Article 4, paragraphe (*e*).—Le sens n'en est pas clair. Le transport des passagers est permis, mais comment s'appliquerait l'article dans le cas d'un navire qui transporte les passagers et le fret, comme le font tous nos vaisseaux? Si ces navires, parce qu'ils transportent du fret à bord, ne peuvent se rendre qu'au prochain port régulier d'escale, devront-ils y rester jusqu'à minuit le dimanche avant de pouvoir décharger leur cargaison et payer la nourriture de deux ou trois cents passagers pendant toute cette journée? En ce cas, cela serait une cause de très sérieux ennuis pour le public voyageur. Par exemple, la compagnie possède un steamer qui arrive à Port-Arthur le dimanche matin et quitte cet endroit pour Duluth à 9 heures du soir le même jour; dans cet intervalle, ce navire doit décharger et charger entre 500 et 1,000 tonnes ou plus de fret. S'il lui fallait attendre à cet endroit jusqu'à minuit avec tous ses passagers, non seulement leur entretien coûterait très cher, mais ces voyageurs, pour la plupart à destination d'endroits au delà de Duluth, ne pourraient faire correspondance, ce qui leur occasionnerait des tracas et des ennuis sans fin. De plus, ce navire se trouverait en retard d'une journée dans son délai d'itinéraire pour le reste du voyage; et le temps de nos navires est calculé si précisément qu'ils ne pourraient jamais reprendre leur temps de toute la saison. La même chose se produirait sur toute la ligne des steamers de la baie Georgienne. La compagnie a trois steamers faisant le service le dimanche; il est facile de concevoir le résultat de la mise en force de cet article de l'acte, et nous croyons qu'il serait puéril d'en dire davantage.

Le gouvernement a jugé sage, dans le passé, d'ouvrir tous les canaux le dimanche pour permettre le passage des navires pendant l'automne, et le canal du Saut est ouvert toute la saison. Il est aussi permis de charger le blé; mais si cette loi projetée vient en force, les employés des élévateurs ne pourront ni peser ni délivrer le grain, ce qui empêchera le steamer du dimanche de la compagnie à Port-Arthur de prendre son chargement. Et qu'adviendra-t-il des colis envoyés par messagerie?

Le paragraphe (*d*) autorise la transmission de dépêches télégraphiques ou téléphoniques; je suppose que l'intention de cette disposition est de permettre les communications téléphoniques ou les dépêches télégraphiques entre particuliers lorsqu'un événement imprévu l'exige. Mais il ne faut pas oublier que beaucoup de personnes transigent leurs affaires par téléphone ou télégraphe. Cette disposition serait injuste en ce qu'elle permet à certaines personnes de faire des transactions et qu'elle refuse le même privilège à d'autres qui peuvent avoir de forts capitaux engagés dans une opération quelconque.

En somme, je crois qu'il faudrait faire tant d'amendements et d'exceptions au bill pour satisfaire tout le mande, qu'il est mieux d'en rester où nous en sommes. Il me semble que nous sommes trop avancés dans ce pays pour nous soumettre à des mesures si puritaines. La population aurait subi une loi de ce genre il y a cent ans; mais aujourdhui je pense que les électeurs verront avec plaisir le renvoi de ce bill.

Bien sincèrement à vaus,

C. H. NICHOLSON,
Gérant du trafic.

THE RECTORY,
SARNIA, ONT., 10 mai 1906.

A l'assemblée annuelle du *Ruri-decanal Chapter of the Church of England* du comté de Lambton, tenue à Courtright, le lundi, 7 mai 1906, la résolution suivante a été adoptée à l'unanimité:—

Résolu que, vu les nombreux efforts qui sont faits pour restreindre ou annuler l'effet du bill concernant l'observance du dimanche, actuellement soumis au parle-

ment, nous, membres du *Deanery* de Lambton, représentant les divisions de Lambton-est et ouest, protestons énergiquement contre ces efforts; et nous avons confiance que le comité de la Chambre des communes ne fera aucune concession tendant à empêcher ou gêner en quelque manière que ce soit la mise en vigueur de la loi destinée à faire observer le dimanche comme jour de repos.

Qu'il soit résolu, de plus, que copie de la présente résolution soit adressée au ministre de la Justice et aux députés locaux.

(Signé) T. R. DAVIS, *Rural Dean,*
Président.

M. F. F. PARDEE, M.P.,
Ottawa, Ont.

"HAMILTON POWER COMPANY",
17 mai 1906.

DR J. W. DANIEL,
Président du comité spécial chargé du bill n° 12,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Ainsi que beaucoup d'autres employeurs de travail, notre compagnie a pris le temps d'étudier avec soin l'article du bill concernant l'observance du dimanche.

Dans la fabrication de ce qu'on appelle la poudre noire, le procédé est continu et il faut sept jours de travail constant, surtout de bituration, pour le compléter. Toute suspension du travail, telle que la nécessité de fermer l'usine le dimanche aurait le plus désastreux effet sur les opérations. J'ai confiance que l'on aura soin d'établir une exception pour l'industrie ci-haut mentionée, lorsque la loi sera présentée devant la Chambre.

Je puis ajouter que ce travail nécessaire que nous faisons le dimanche est presque entièrement automatique; pour le rendement actuel, nous n'avons qu'un homme à chaque farbique et il est là simplement pour surveiller.

Votre obéissant serviteur,
THOS. C. BRAINERD,
Président.

Le 18 avril 1906.

A une séance générale du conseil de la ville de Berthier, tenue en la salle de l'hôtel de ville, en la dite ville, le dix-huitième jour du mois d'avril mil neuf cent six, à sept heures du soir, en vertu de l'Acte de la province de Québec, passé en 1876, 40 Victoria, chapitre 48, intitulé: "Acte pour refondre et amender l'Acte pour incorporer la ville de Berthier, et l'acte qui l'amende".

A laquelle séance sont présents: Son Honneur le maire, M. A. L. Caisse, au fauteuil, et messieurs les conseillers R. Gariépy, J. O. Lavallée, G. Mathieu et J. O. Tellier, formant quorum du dit conseil qui représente la corporation de la ville de Berthier connue et incorporée sous le nom de "Le maire et le conseil de la ville de Berthier".

Et M. Lavallée, secondé par M. Tellier, propose et il est unanimement résolu:

Que ce conseil considérerait regrettable et comme étant préjudiciable aux intérêts généraux non seulement de la ville de Berthier mais aussi des ports intermédiaires entre Bertheir et Montréal, l'adoption de la clause "six" du bill concernant l'observance du dimanche actuellement devant la Chambre des communes: Attendu qu'elle enlève à nombre de familles et pour plusieurs la seule occasion de visiter leurs parents

ANNEXE No 1

et amis, par voie peu dispendieuse de navigation; aux ouvriers, l'occasion d'un voyage, d'une excursion, à la fois économique et nécessaire à la santé.

Que ces excursions à bord des bateaux, qui sont d'ailleurs un amusement agréable et sain, créent et constituent une certaine source de revenus pour les différentes localités où arrêtent ces bateaux, et pour les propriétaires des bateaux un gain relativement considérable et propre à les aider à fournir une plus grande accommodation au public voyageur.

Que les excursions faites jusqu'à présent à bord des bateaux de la Compagnie Richelieu et Ontario à Berthierville n'ont jamais été cause de désordre.

Que ce conseil désirerait la continuation de ces voyages paisibles.

Que copie de la présente résolution soit par l'entremise du député de notre comté, soumise au président du comité chargé de la considération du bill concernant l'observance du dimanche.

Pour vrai extrait du registre des délibérations du conseil de la ville de Berthier, conservé dans les archives du dit conseil, sous ma garde en ma qualité de secrétaire-trésorier.

En foi de quoi, mon seing et le sceau de la dite corporation de la ville de Berthier, à Berthier, 23 avril 1906.

M. A. L. AUBIN,
Secrétaire-trésorier.

Le comité s'ajourne *sine die.*

Certifié,

WALTER TODD,
Greffier du comité.

LE COMITÉ SPÉCIAL SUR LE BILL N° 12, CONCERNANT L'OBSERVANCE DU DIMANCHE.

PROCES-VERBAL DE L'ENQUETE.

CHAMBRE DE COMITÉ N° 30,
CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 19 avril 1906.

Le comité spécial auquel a été renvoyé le bill n° 12, intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche", s'est réuni à dix heures et demie du matin, le président, M. Daniel, au fauteuil.

Le PRÉSIDENT.—Le comité doit tout d'abord instituer le mode de procéder qu'il jugera le plus avantageux. Il y a plusieurs personnes présentes qui, je le crois, désirent être entendues; nous avons en outre reçu nombre de communications. Je demanderai donc au comité de présenter une résolution en vue d'établir quel est, à son avis, le meilleur mode de procéder en cette matière; si nous devons d'abord donner communication des lettres ou entendre ceux qui veulent donner leur témoignage.

M. PRINGLE.—Je propose que l'on prenne connaissance des pièces.

M. GEOFFRION.—Avant de prendre connaissance des pièces,—je n'en sais pas le nombre, mais cela pourrait nous prendre beaucoup de temps,—ne devrions-nous pas plutôt entendre les personnes présentes? Quelques-unes d'elles sont venues de loin, et aimeraient probablement à être entendues avant que nous ne procédions à la lecture des pièces.

Le PRÉSIDENT.—Ces pièces sont très courtes.

Le procès-verbal et les pièces sont lus dans l'ordre suivant:—

CABINET DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, 9 avril 1906.

Dr J. W. DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial sur le bill n° 12,
Chambre des Communes,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli, pour qu'elle soit prise en considération par le comité spécial sur le bill n° 12 concernant l'observance du dimanche, une lettre que j'ai reçue de la *London Rolling Mill Company, Ltd.*, relativement au paragraphe (*f*) de l'article 4 du bill.

Bien sincèrement à vous,
C. S. HYMAN.

LONDON, CANADA, 4 avril 1906.

A l'honorable C. S. HYMAN,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous avons examiné attentivement avec notre avocat le bill concernant l'observance du dimanche, et nous trouvons que le paragraphe (*f*) de l'article

4 nuira sérieusement aux opérations de notre entreprise. Nous fermerons notre usine le plus tôt possible après une heure le samedi; nous ne sommes donc pas "effectivement en activité lorsque commence le dimanche", aux termes du bill. Afin de pouvoir exploiter notre usine pendant les six jours de la semaine, il nous faut absolument réparer nos fourneaux le dimanche. L'après-midi du samedi ne peut être consacré à ce travail, parce qu'il doit s'écouler de dix à vingt heures avant que ces fourneaux soient assez refroidis pour permettre à un homme de s'y introduire. Nous employons ordinairement de deux à six hommes le dimanche, quelquefois pas toute la journée, mais généralement pendant la plus grande partie de ce jour; et si l'on ne permet pas à ces hommes de travailler le dimanche nous serons forcés de suspendre les opérations le lundi, ce qui signifierait la perte d'une journée de travail par semaine pour environ deux cents hommes. Il nous serait absolument impossible de garder nos ouvriers s'ils ne pouvaient faire la semaine entière; ils nous abandonneraient tout simplement, et s'en iraient travailler dans d'autres usines où les conditions seraient plus favorables.

Voudrez-vous avoir l'obligeance d'exposer ces faits à M. Fitzpatrick, et insister auprès de lui sur la nécessité de retrancher du pragraphe (*f*) de l'article 4 les mots "effectivement en exploitation lorsque commence le dimanche".

Cette mesure est absolument nécessaire dans l'intérêt des lamineries en général.

LONDON ROLLING MILL CO.,
Par C. H. WHITE, *gérant.*

OTTAWA, 18 avril 1906.

Dr DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial *re* bill concernant l'observance du dimanche,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—L'un de nos clients, la compagnie dite *Electric Reduction Company*, de Buckingham, craint que ce bill n'ait pour effet de ruiner l'industrie dans laquelle cette compagnie est engagée. Depuis dix ans, la dite compagnie manufacture le phosphore avec le phosphate de chaux au moyen d'un procédé électrique; la chaleur employée dans cette fabrication de phosphore est produite par l'électricité. Cette industrie, apparemment, ne serait pas protégée par la loi telle que formulée. Dans le cas où le travail devrait être interrompu le dimanche, la conséquence serait:—

1. Que du roc solide ou métal se formerait dans le fond du fourneau électrique;

2. Qu'il faudrait défaire le fourneau et enlever ce roc avant de recommencer l'exploitation. La démolition et la reconstruction de ces fourneaux prendraient trois ou quatre jours.

3. Il y aurait aussi danger d'explosions, vu que le phosphore sort de la fournaise sous forme de gaz et est condensé en passant à travers un condensateur. La pression du gaz empêche l'air de pénétrer dans le condensateur, et dès que cette pression diminue il y a danger d'explosion.

La compagnie a fait depuis dix ans des opérations heureuses dans cette industrie, et elle emploie dans son usine environ 125 hommes. Nous prenons la liberté d'inclure le projet d'un paragraphe additionnel à l'article 4 du bill ; nous croyons que l'insertion de ce paragraphe dans la loi serait une protection suffisante pour l'industrie en question et pour d'autres de même nature. A part l'*Electric Reduction Company*, nous agissons comme les avocats de deux ou trois autres compagnies engagées dans des opérations similaires, et toutes nous ont demandé de suggérer que la loi soit modifiée de manière à protéger leurs intérêts.

Nous avons l'honneur d'être,
Très respectueusement vos, etc.,
AYLEN ET DUCLOS.

ANNEXE No 1

OTTAWA, 20 avril 1906.

M. WALTER TODD,
Greffier du comité nommé pour prendre en considération le
bill concernant l'observance du dimanche

CHER MONSIEUR,—Les fabricants et producteurs de minéraux, de métaux et d'énergie électrique, après avoir brièvement exposé leurs vues ce matin devant le comité spécial nommé pour prendre en considération le bill concernant l'observance du dimanche, se sont rendus à nos bureaux et ont préparé le projet ci-inclus d'amendements à l'article 4 du bill. Nous conformant à leurs instructions, nous vous transmettons sous ce pli ces amendements et nous vous prions de les déposer devant le comité spécial chargé de l'examen du bill. Au cas ou l'on s'opposerit à ces amendements, nos clients désirent que le comité leur fournisse l'occasion de se faire entendre de nouveau, ainsi que le privilège d'amener comme témoins les experts les plus distingués pour établir que les pouvoirs projetés compris dans les amendements sont essentiels à l'exercice de leurs industries respectives. Nous vous transmettons en même temps une lettre du révérend J. G. Shearer, secrétaire général de la *Lord's Day Alliance* du Canada, adressée au directeur général de la *Hamilton Blast Furnace Company,* relativement à quelques-uns des sujets dont il est fait mention dans les amendements.

Nous avons l'honneur d'être,
Très respectueusement vos, etc.,
AYLEN ET DUCLOS.

Amendments à l'article 4 du bill n° 12, concernant l'observance du dimanche, suggérés par les fabricantes et producteurs de minéraux, de métaux et d'énergie électrique.

(*f*) L'allumage et l'entretion des feux, ou l'exécution de réparations, de travaux d'entretien ou autres travaux, quand ces feux, réparations ou travaux sont essentiels à quelque industrie qui est d'une nature telle que sans l'exécution de ce travail dominical cette industrie ne pourrait être exercée d'une manière continue et sans dommage les six autres jours de la semaine.

(*j*) La production et l'emploi de courant électrique, la fonte, la réduction, le traitement et l'affinage de minerais, minéraux et métaux, la fabrication de combustibles employés pour ces opérations et autres s'y rapportant.

TORONTO, 11 avril 1906.

M. HOBSON,
Gérant de la *Hamilton Blast Furnace Co.,*
Hamilton, Ont.

MON CHER MONSIEUR,—En conversant l'autre jour avec M. Samuel Barker, M.P., j'ai appris que votre compagnie était d'avis que le bill concernant l'observance du dimanche, actuellement soumis au parlement, empêcherait l'exploitation des hauts-fourneaux le dimanche.

Comme nos aviseurs légaux sont pleinement convaincus que cette loi n'aurait pas pour effet d'empêcher l'exploitation des hauts-fourneaux, et comme la *Lord's Day Alliance* n'a nullement le désir que tel en soit l'effet, je vous écris, à la suggestion de M. Barker, pour vous demander de vouloir bien m'envoyer, par le retour de la malle, un projet d'amendement qui, d'après vous, rendrait la loi plus claire.

Vous remerciant d'avance,

Bien à vous,
J. G. SHEARER,

MONTRÉAL, 12 avril 1906.

M. JOHN W. DANIEL, M.P.,
Président du comité sur le bill concernant l'observance du dimanche.
Chambre des Communes, Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Dans cette pétition la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario expose respectueusement que :

Considérant qu'il a été présenté au parlement un bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche"; et

Considérant que l'article six du dit acte décrète :

"Il n'est permis à personne, le dimanche, d'organiser, conduire, ou mener, par quelque moyen de transport que ce soit, une excursion à laquelle des passagers ou voyageurs sont transportés moyennant rétribution, et ayant comme principal ou seul objet de transporter ces passagers ou voyageurs pour leur divertissement ou plaisir, et les passagers ou voyageurs ainsi transportés ne seront pas censés être des voyageurs aux termes de la présente loi"; et

Considérant que cette compagnie exploite des bateaux traversiers et des steamers locaux entre les différentes centres, et de Montréal en particulier, le dimanche; et

Considérant que ces bateaux traversiers et steamers locaux constituent le seul mode d'intercommunication entre les différents ports le dimanche, et dans la plupart des cas le seul moyen de communication entre ces ports et Montréal; et

Considérant que ces steamers ne sont employés que par les habitants de Montréal et d'autres ports comme moyen de transport pour aller voir leurs enfants dans les couvents et collèges situés le long de la ligne, et que ce serait pour eux un grand inconvénient si cette circulation tranquille de passagers était défendue; et

Considérant que l'acte ci-dessus mentionné, tel qu'il est actuellement formulé, donne une interprétation qui défendrait l'exploitation de ces steamers et causerait de grands inconvénients aux résidants des différentes localités, ainsi qu'une perte sérieuse à cette compagnie, dont le droit d'exploiter les bateaux traversiers et steamers ci-dessus mentionnés n'a jamais été mis en question; que dans l'opinion de la compagnie ce service est nécessaire et conforme à la loi et n'a jamais été restreint en aucune manière depuis soixante ans; et

Considérant que les municipalités qui seront pratiquement privées de communication entre elles ou avec Montréal sont:—

Laprairie et les municipalités environnantes;
Longueuil et les municipalités environnantes;
Boucherville et les municipalités environnantes;
Varennes et les municipalités environnantes;
Verchères et les municipalités environnantes;
Contrecœur et les municipalités environnantes;
Sorel et les municipalités environnantes;
Grand-Nord et les municipalités environnantes;
Berthier et les municipalités environnantes;
Lanoraie et les municipalités environnantes;
Lavaltrie et les municipalités environnantes;
Saint-Sulpice et les municipalités environnantes;
Yamaska et les municipalités environnantes;
Saint-David et les municipalités environnantes;
Saint-Aimé et les municipalités environnantes;
Montréal et les municipalités environnantes.

C'est pourquoi, cette compagnie demande respectueusement qu'une exception soit faite dans les cas spéciaux ci-dessus mentionnés, et que l'article six soit amendé de

manière à permettre l'exploitation des dits bateaux traversiers et steamers locaux le dimanche, et votre pétitionnaire ne cessera de prier, etc., etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

S. PERCY SMITH,
Secrétaire.

SOREL, 16 avril 1906.

M. JOHN W. DANIEL, M.P.,
Président du comité sur le bill concernant l'observance du dimanche,
Chambre des Communes,
Ottawa.

MONSIEUR,—La pétition des citoyens de Sorel, représentés à cette fin par le maire et les échevins de la cité de Sorel, expose humblement que:

Considérant qu'il a été présenté au parlement un bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche".

Considérant que l'article 6 du dit acte décrète:

"Il n'est permis à personne, le dimanche, d'organiser, conduire, ou mener, par quelque moyen de transport que ce soit, une excursion à laquelle des passagers ou voyageurs sont transportés moyennant rétribution, et ayant comme principal ou seul objet de transporter ces passagers ou voyageurs pour leur divertissement ou plaisir, et les passagers ou voyageurs ainsi transportés ne seront pas censés être des voyageurs aux termes de la présente loi;" et

Considérant que la compagnie de navigation Richelieu et Ontario exploite des bateaux traversiers et des steamers locaux enter les différents centres, et de Montréal en particulier, le dimanche; et

Considérant que ces bateaux traversiers et steamers locaux constituent le seul mode d'intercommunication entre les différents ports le dimanche, et dans la plupart des cas le seul moyen de communication entre ces ports et Montréal; et

Considérant que ces steamers ne sont employés que par les habitants de Montréal et d'autres ports comme moyen de transport pour aller voir leurs enfants dans les couvents et collèges situés le long de la ligne, et que ce serait pour eux un grand inconvénient si cette circulation tranquille de passagers était défendue; et

Considérant que l'acte ci-dessus mentionné, tel qu'il est actuellement formulé, donne une interprétation qui défendrait l'exploitation de ces steamers et causerait de grands inconvénients aux résidants des différentes localités, ainsi qu'une perte sérieuse à cette compagnie, dont le droit d'exploiter les bateaux traversiers et steamers ci-dessus mentionnés n'a jamais été mis en question; que dans l'opinion de la compagnie, ce service est nécessaire et conforme à la loi et n'a jamais été restreint en aucune manière depuis soixante ans; et

Considérant que les municipalités qui seront pratiquement privées de communication entre elles ou avec Montréal sont:—

Laprairie et les municipalités environnantes;
Longueuil et les municipalités environnantes;
Boucherville et les municipalités environnantes;
Varennes et les municipalités environnantes;
Verchères et les municipalités environnantes;
Contrecœur et les municipalités environnantes;
Sorel et les municipalités environnantes;
Grand-Nord et les municipalités environnantes;
Berthier et les municipalités environnantes;
Lanoraie et les municipalités environnantes;

Lavaltrie et les municipalités environnantes;
Saint-Sulpice et les municipalités environnantes;
Yamaska et les municipalités environnantes;
Saint-David et les municipalités environnantes;
Saint-Aimé et les municipalités environnantes;
Montréal et les municipalités environnantes;

C'est pourquoi la cité de Sorel demande respectueusement qu'une exception soit faite dans les cas spéciaux ci-dessus mentionnés, et que l'article six soit amendé de manière à permettre l'exploitation des dits bateaux traversiers et steamers locaux le dimanche, et votre pétitionnaire ne cessera de prier, etc., etc.

Signé, pour le bureau des échevins,

C. P. PARADIS,
Maire.
JOHN GEO. CREBASSA,
Greffier de la cité.

NELSON, C.-B., 17 avril 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Impossible d'exploiter la fonderie si le travail du dimanche est défendu. Ecrivons.

HALL MINING SMELTING CO.

NELSON, C.-B., 17 avril 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Faites amender le bill de l'observance du dimanche: permis aux compagnies de transport de recevoir le dimanche les petits fruits périssables, le long des lacs et chemins de fer où il n'y a pas de bureau de messageries. Autrement, pertes considérables.

ASSOCIATION LIBERALE.

NELSON, C.-B., 17 avril 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Législation empêchant la Compagnie de Messagerie d'accepter les petits fruits le dimanche serait désastreuse pour les intérêts de Kootenay; empêcherait cueillette des fruits le samedi.

JAS. JOHNSTONE,
Président de l'Ass. de producteurs de fruits de Kootenay.

GREENWOOD, C.B., 12 avril 1906.

Aux honorables membres de la Chambres des Communes du Canada,
Ottawa, Ont.

MESSIEURS,—Comme nous avons appris que certaine loi connue sous le nom de bill concernant l'observance du dimanche a été présentée devant votre honorable Chambre, nous désirons vous exposer les conditions de l'industrie de l'exploitation des mines et des fonderies, et nous espérons que vous voudrez prendre nos observations en due considération lors de l'étude de cette loi.

Si les termes de ce bill nécessitent la cessation des opérations de la fonte pendant la journée du dimanche, la fonte du cuivre deviendra impraticable. Cette opération

doit de toute nécessité être continué, car elle est faite, en Colombie-Britannique, dans des hauts-fourneaux qui doivent rejeter continuellement la matière fondue; et bien qu'il soit possible d'arrêter l'opération temporairement en étouffant le fourneau, ce procédé n'est employé que pour les raisons les plus graves, comme dans le cas de la destruction possible de la vie ou de la propriété.

Nous vous prions donc, lorsque vous adopterez, en la forme que vous jugerez à propos, cette loi concernant l'observance du dimanche, d'en excepter l'opération des hauts-fourneaux et convertisseurs pour le cuivre quant au travail nécessaire pour tenir cette opération en cours.

Très sincèrement vôtres,

THE B. C. COPPER CO., LIMITED,
J. E. McAllister, *gérant,*

THE GRANBY CONSOLIDATED M. S. & P. CO.,
A. B. W. Hodges, *surintendant général.*

THE DOMINION COPPER CO., LIMITED,
J. R. Drummond, *gérant.*

Extrait *des procès-verbaux du conseil de la cité de Montréal, assemblée spéciale tenue le lundi 26 mars 1906.*

Sur motion de l'échevin Mercier, secondé par l'échevin Sadler, il a été

Résolu, Que le conseil de la cité de Montréal, tout en étant en faveur de l'adoption d'une loi destinée à assurer l'observance du dimanche, croit qu'il n'est que juste de representer au gouvernement et au parlement du Canada qu'il considérait comme contraire à l'intérêt public toute disposition tendant à priver notre population de repos et même de moyens de transport le dimanche.

Que le greffier de la cité reçoive instruction de communiquer au gouvernement du Canada les objections du conseil à l'adoption d'une loi de ce genre, et de prier le gouvernement de ne pas favoriser une législation qui aurait pour effet d'empêcher, le dimanche, la circulation des tramways et des trains, les excursions par bateau ou par chemin de fer, l'ouverture des parcs publics, pourvu qu'il ne soit pas vendu de liqueurs spiritueuses en ces endroits, et qui tendrait, généralement, à priver les citoyens de Montréal d'un délassement hygiénique et moral.

Certifié, RENE BAUSET,
Greffier adjoint de la cité.

Chambre de Commerce de Montréal,
Montréal, 11 avril 1906.

Au Président du comité spécial sur le bill n° 12, intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche".

Monsieur.—J'ai l'honneur, d'après les instructions du conseil de cette Chambre, de vous transmettre, pour l'information de votre comité, le paragraphe suivant d'une lettre adrssée le 22 du mois dernier au très honorable Premier ministre et à l'honorable ministre de la Justice:—

"Relativement au bill n° 12, intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche", le conseil considère que les dispositions des lois fédérale et provinciale actuelles sont suffisamment sévères en ce qui regarde l'observance du dimanche, et que, en vertu de ces lois, le jour du Signeur est bien observé en Canada; il s'oppose à l'adoption de la loi projetée vu que certaines de ses dispositions sont dangereuses pour le commerce du pays et que d'autres restreignent indûment la liberté du sujet; en outre,

le conseil est d'avis que les restrictions formulées dans le bill auraient pour effet d'indisposer une partie du public, de la porter à éluder la loi, et généralement, n'atteindraient pas leur objet."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 12 avril 1906.

A M. le Président du comité spécial
sur le bill concernant l'observance du dimanche.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que les vues de notre Chambre de commerce sur le bill concernant l'observance du dimanche (n° 12) ont été exprimées par l'adoption du rapport ci-inclus de son comité de législation, adopté le onze courant.

Notre Chambre de commerce n'enverra pas de délégation pour se faire entendre devant le comité qui se réunira jeudi, le 19 courant, à la Chambre des Communes.

FORTUNAT BOURBONNIERE,
Secrétaire.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL.

Rapport du comité de législation adopté par le Conseil de la Chambre, le mercredi, 11 avril 1906.

Objet.—Bill Fitzpatrick sur l'observance du dimanche.

Rapports—Votre comité, après avoir pris communication de ce bill, ainsi que des déclarations faites par l'honorable ministre de la Justice lors de la seconde lecture de ce bill laissant prévoir que des tempéraments y seraient apportés pour sauvegarder les intérêts généraux du commerce et conserver à nos voies de communication, la liberté nécessaire pour soutenir la concurrence avec les entreprises étrangères, croit devoir approuver le principe général de ce bill pour entre autres raisons les suivantes;

1° En ce que le bill a simplement pour objet d'assurer à la collectivité du peuple canadien le repos dominical et en ce qu'il met ainsi les catégories des commerçants et des manufacturiers sur un pied d'égalité;

2° En ce que ce bill ne fait que refléter l'esprit de notre droit provincial (voir S. R.Q. de 1888, art. 3498);

3° En ce que le bill, sans aller jusqu'à restreindre aucun amusement légitime ni à empêcher les services de voies ferrées, de navigation ou autres moyens de transport qui permettent aux citoyens de jouir des champs, du grand air et des parcs, a pour objet de prévenir l'exploitation du public par le trafic et la spéculation sur des excursions et autres amusements dégénérant en des abus, fauteurs de désordres et dissipateurs des salaires;

Votre comité admet donc l'opportunité d'une législation de ce genre dans son objet général et sauf les modifications ci-dessus, déclare en approuver le but.

Pour copie conforme,

FORTUNAT BOURBONNIERE,
Secrétaire.

ANNEXE No 1

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 18 avril 1906.

Dr DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial, loi de l'observance du dimanche,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Les producteurs d'huiles dans ma division électorale et aussi dans Kent-Est m'ont demandé d'attirer l'attention du comité sur la nécessité de maintenir les pompes en opération tous les jours de la semaine, afin d'éviter que leurs puits ne soient submergés et ruinés par l'eau.

Ils disent qu'il suffit d'avoir un homme pour surveiller le fonctionnement des pompes, et demandent que la loi soit amendée de manière à leur permettre de les faire fonctionner le dimanche afin de prévenir la destruction totale de leurs propriétés.

Très sincèrement,

A. H. CLARKE.

TORONTO, 16 avril 1906.

M. A. C. MACDONELL, M.P.,
Chambre des Communes, Ottawa.

Re Acte concernant l'observance du dimanche.

CHER MONSIEUR,—Nous vous transmettons sous ce pli copie de notre lettre du 31 mars 1906 à l'honorable Charles Fitzpatrick. Vous nous feriez une faveur en employant votre influence à voir que les lamineries ne tombent pas sous l'opération de la loi.

Bien à vous,

BICKNELL & BAIN.

TORONTO, 31 mars 1906.

A l'honorable CHARLES FITZPATRICK,
Ministre de la Justice, Ottawa.

Acte concernant l'observance du dimanche.

CHER MONSIEUR,—Mes clients, *The Toronto Bolt and Forging Company, Limited*, qui exploitent une fabrique de boulons et une laminerie à Toronto, désirent attirer votre attention sur les dispositions de votre bill concernant l'observance du dimanche actuellement soumis au parlement en tant qu'il touche à leur industrie.

Leur habitude est de fermer leur usine vers une heure le samedi. Chaque semaine il est nécessaire de réparer les parois des hauts-fourneaux, vu que ceux-ci sont chauffés au rouge tous les jours. Ce travail ne peut se faire que lorsqu'ils sont refroidis. En fermant l'usine le samedi, les fourneaux, après vingt-quatre heures, sont assez refroidis pour permettre d'en enlever les parois et de les réparer, et de la sorte les opérations peuvent être reprises le lundi.

Il faut employer environ sept hommes à la réparation des parois des hauts-fourneaux, et ce travail prend généralement un jour chaque semaine. Si le bill était adopté dans sa forme actuelle, cent hommes se trouveraient sans emploi le samedi après-midi, toute la journée du dimanche et toute celle du lundi de chaque semaine.

Il semblerait que l'exception mentionnée au paragraphe (*f*) de l'article 4 du bill a été faite pour rencontrer ce cas, mais elle n'aurait apparemment pas cet effet, vu qu'elle ne s'applique qu'au travail à faire en rapport avec quelque procédé de fabrication effectivement en cours lorsque commence le dimanche. Il semblerait aussi, d'après les derniers mots de ce paragraphe, que les réparations ne pourraient être faites que dans le cas où leur non-exécution aurait pour résultat la cessation des travaux pendant les six autres jours de la semaine.

L'intention de l'acte paraît être que les choses soient arrangées de manière que les travaux puissent se continuer pendant les six jours entiers.

Il est absolument nécessaire que tous les cas vous soient pleinement exposés, afin que les termes du paragraphe, lorsqu'il sera finalement adopté, soient suffisamment clairs pour en réaliser l'intention à l'égard de tous sans injustice; c'est pourquoi nous ne soumettons pour le présent aucune forme pouvant s'appliquer au cas particulier de nos clients.

Nous vous demanderions de ne pas perdre de vue, dans la rédaction définitive de ce paragraphe, les conséquences que nous venons de mentionner, afin que les inconvénients qui résulteraient de l'adoption du bill dans sa forme soient évités.

Bien à vous,

31 MADISON AVE., TORONTO, 7 avril 1906.

M. JOHN W. DANIEL, M.P.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—En votre qualité de membre du comité spécial chargé d'étudier le bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche", les directeurs de la *Grimsby Park Company, Limited,* demandent respectueusement que vous preniez en sérieuse considération les faits suivants:—

1. Le parc Grimsby, comme lieu de retraite d'été, existe depuis plus de trente ans.

2. Durant toute cette période (pendant les mois de juillet et août) un prix d'entrée a été exigé chaque jour de la semaine, le dimanche compris.

3. Le dimanche, les services ont été invariablement et sans exception des services de culte public; et au lieu de recevoir une offrande ou de faire une collecte pendant le service, comme c'est la coutume dans la plupart des assemblées pour le culte public, la somme modique de 15 cents est perçue à la barrière de toutes les personnes qui entrent pour cette journée-là.

4. Les révérends messieurs qui occupent la chaire les dimanches viennent de divers endroits du Canada et des Etats-Unis, et sont payés pour leurs services et pour leurs frais de voyage. On entretient aussi un chœur; le directeur et son accompagnateur sont également payés. Le prix d'admission reçu à l'entrée est appliqué au paiement de ces dépenses.

5. La compagnie, après une aussi longue expérience, n'a pu trouver, toutes choses prises en considération, un meilleur système que celui actuellement en usage, celui de garder des personnes à la barrière et percevoir un droit d'entrée tous les jours, le dimanche compris.

6. La mise en opération de ce système a eu pour effet d'empêcher le parc d'être envahi par une foule de personnes en recherche d'amusement et venant d'Hamilton ou des villages environnants, tout en donnant le droit d'entrée à ceux qui désiraient avoir le privilège d'entendre les prédicateurs distingués qui conduisaient les services du culte.

Comme l'article 7, s'il est adopté dans sa forme actuelle, empêchera la *Grimsby Park Company, Limited,* de recevoir un prix d'admission le dimanche, même si ce prix d'admission est reçu pour défrayer les dépenses relatives à l'entretien du culte public, je soumets à votre considération le projet ci-joint, qui pourrait être traité comme un amendement à l'article 7, ou qui pourrait devenir un article nouveau, n° 8, semblable à l'article 3, avec la note marginale "Exception en certains cas dans Ontario".

Comme amendement à l'article 7:

"Néanmoins, rien dans le présent acte ne sera censé déclarer contraire à la loi le fait de continuer de recevoir, le dimanche, un prix d'admission affecté au paie-

ment des dépenses relatives au culte public dans un parc où la perception de ce prix d'admission a été jusqu'ici permise."

Comme nouvel article n° 8, retranchez "néanmoins".

"Rien dans le présent acte, etc., etc."

Je vous envoie par le même courrier l'annonce annuelle du parc Grimsby pour 1905, et vous prie de vouloir bien examiner la page, dont le coin est plié, contenant les règlements concernant l'admission, ainsi que les autres pages qui font connaître le caractère des services du dimanche.

Les directeurs du parc Grimsby, et tous ceux qu'ils représentent, laissez-moi vous en donner l'assurance, sont en pleine sympathie avec l'objet de la loi. Ils font cette demande parce qu'ils sont persuadés que la position dans laquelle les placera cette loi, si elle est adoptée sans amendements, sera la dernière de plusieurs circonstances malheureuses qui les forcera à abandonner complètement l'objet bienfaisant pour lequel la corporation existe, et qui n'a jusqu'à présent rapporté aucun profit financier aux directeurs ou aux actionnaires.

Je demeure,
Respectueusement vôtre,

E. A. CHOWN,
Secrétaire-trésorier.

31 MADISON AVE.,
GRIMSBY PARK, TORONTO, 7 avril 1906.

M. H. H. MILLER, M.P.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je vous inclus copie d'une lettre addressée à l'honorable Charles Fitzpatrick; j'ai écrit la même lettre à tous les membres du comité sur le bill intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche", en en changeant le premier paragraphe lorsqu'elle est adressée à un membre du comité.

Vous êtes, je crois, le seul membre du comité que je connaisse. Je me rappelle de vous comme ayant fait partie de la conférence de Guelph lorsqu'elle existait, et dont j'ai eu l'honneur d'être le dernier secrétaire.

Je serai très heureux si vous voulez bien prendre soigneusement note de ce que j'ai écrit pour l'information du comité. J'espère que vous pourrez jeter un coup d'œil sur l'annonce de 1905, et que vous voudrez bien nous donner le bénéfice de votre aide intelligente lorsque la discussion viendra devant le comité.

Je puis vous dire confidentiellement que la *Grimsby Park Company, Limited,* est une compagnie à fonds social, avec un capital autorisé de $50,000; $30 000 de capital cumulatif préférentiel à 6 pour 100, et $15,000 de capital ordinaire acquitté. Les actions préférentielles ont été émises en 1901 et ont rapporté une fois 3 pour 100. L'année dernière, la compagnie a perdu $1,200. La compagnie doit payer 4 pour 100 sur une dette de débenture de $40.000. Avec la compétition croissante que nous fait Muskoka, il devient de plus en plus difficile de joindre les deux bouts.

Nous sommes certains que les règlements concernant le prix d'admission se rattachent si intimement avec toutes nos autres affaires que le fait de nous empêcher de recevoir un prix d'entrée le dimanche diminuerait tellement nos recettes des autres jours que nos opérations en souffriraient d'une manière très sérieuse. Espérant que je ne vous cause pas trop d'ennui.

Je demeure,
Respectueusement vôtre,

E. A. CHOWN.

TORONTO, 12 avril 1906.

CHER MONSIEUR,—Vous avez sans doute reçu, il y a quelque jours, une lettre signée E. A. Chown, demandant l'exemption de l'opération de la loi concernant l'observance du dimanche pour la *Grimsby Park Company*. Je vous transmets sous ce pli copie d'une lettre qui vient d'être adressée à l'honorable Charles Fitzpatrick, ministre de la Justice, par le révérend S. D. Chown, D.D., secrétaire général de la division de la tempérance et de la réforme morale de l'Eglise méthodiste, qui indique suffisamment qu'il n'y a que quelques personnes financièrement intéressées dans la *Grimsby Park Joint Stock Company* qui demandent cette exemption.

Sincèrement à vous,

J. G. SHEARER.

P.S.—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli quelques feuilles imprimées qui seront soumises au comité lorsqu'il se réunira de nouveau la semaine prochaine. J'ai cru que vous seriez heureux d'avoir l'occasion de les parcourir d'ici là.—J. G. S.

DIVISION DE LA TEMPÉRANCE ET DE LA RÉFORME MORALE DE L'ÉGLISE MÉTHODISTE.

S. D. Chown, D.D., secrétaire général.

TORONTO, 11 avril 1906.

A l'hon. CHARLES FITZPATRICK,
Ministre de la Justice,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—On m'a remis une lettre signée par le révérend E. A. Chown, en sa qualité de secrétaire-trésorier de la *Grimsby Park Company, Limited,* demandant un amendement à l'acte concernant l'observance du dimanche, qui permettrait à cette compagnie de percevoir des prix d'admission sur leurs terrains le dimanche.

Tout ce que je puis dire c'est que, suivant moi, cet amendement ne serait pas dans l'esprit de l'Eglise méthodiste en Canada comme corps, ni d'aucune partie considérable de ses membres. Je suis certain que je représente les convictions du bureau de la division de tempérance et de la réforme morale, qui représente officiellement l'Eglise méthodiste, lorsque je déclare que nous ne désirons aucune diminution de la vigueur des dispositions du bill.

Sincèrement à vous,

(Signé) S. D. CHOWN,

TORONTO, 6 avril 1906.

M. JOHN FOLINSBEE,
Strathroy, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets, à votre demande, une copie de mon sermon sur la question du Sabbatt. Je puis dire que ce sermon exprime les vues de la communauté juive en Canada. J'exprime certainement l'espérance que votre visite à Ottawa pour y représenter les Adventistes du septième jour sera accompagnée de succès.

J'espère que le gouvernement trouvera moyen d'accorder une clause d'exemption en faveur de tous les corps religieux qui observent le septième jour, Sabbat, depuis le vendredi soir jusqu'au samedi soir.

Je regrette de ne pouvoir être présent avec vous pour exposer personnellement mes vues devant le comité; mais lundi prochain étant la veille de notre pâques, la chose m'est tout à fait impossible.

SOLOMON JACOBS,
Rabbin, Toronto.

ANNEXE No 1

QUI EST EN ARRIÈRE DES TEMPS—LE RABBIN RÉPOND AU RÉVÉREND.

Défense de la position des Juifs relativement à l'observance du dimanche, dans un sermon à Holy Blossom.

Le rabbin S. Jacobs, au cours de son sermon prononcé dans la synagogue de *Holy Blossom,* a répondu de la manière suivante à la déclaration du révérend Dr Hill, de Montréal, publiée dans le *World* de dimanche dernier:

"Il y a quelques jours" dit-il, "une députation de citoyens juifs s'est présentée devant le Premier ministre et le ministre de la Justice relativement au bill, tel que redigé ou suggéré par la *Lord's Day Alliance,* concernant l'observance plus sévère du dimanche. Cette démarche de notre part a provoqué quelques critiques adverses. Je ne sais pourquoi il en serait ainsi, mais cela est. Quelques-unes des objections ne méritent pas de commentaires. Mais sûrement, nous qui sommes Canadiens, avons autant de droit de protester contre l'adoption d'une loi quelconque, que d'autres d'en demander la mise en vigueur; car nous avons des droits égaux à ceux de nos concitoyens. Nous ne sommes pas même des nouveaux venus, car tandis que le général Wolfe investissait Québec, des officiers juifs sous Amherst combattaient pour la gloire de l'Angleterre. L'un d'eux devint seigneur de Brancour, d'autres devinrent grands propriétaires terriens. Longtemps avant 1768, il y avait dans la cité de Montréal une communauté juive nombreuse et florissante. Les Juifs étaient comptés comme des hommes d'un caractère émérite et remplis de l'esprit public. Il y a cent ans, un Juif fut élu pour représenter la division électorale de Trois-Rivières au Parlement du Canada; et depuis d'autres Juifs ont été élus et ont siégé dans le parlement canadien. Oui, sous tous rapports, nous avons maintenant les mêmes droits civiques et politiques que nos concitoyens canadiens.

"Mais le Dr. J. Edgar Hill, président de la *Lord's Day Alliance* de Montréal, pense autrement. D'après son mode de raisonnement, le Juif n'a aucun droit quelconque comme citoyen. Il serait intéressant de lui entendre dire pourquoi. Voudrait-il priver les autres corps religieux de leurs droits? Voudrait-il accorder des droits aux catholiques, ou aux unitaires, ou aux adventistes du septième jour, ou à toutes autres sectes qui ne pensent pas comme lui?

Un faible argument.

"Son énoncé que c'est un bill d'un gouvernement chrétien dans une terre chrétienne est un faible argument en sa faveur. L'Angleterre aussi est un pays chrétien, et cependant elle n'a pas dans ses statuts de loi aussi sévère que celle que l'on propose. En vertu du *Factories Act* de 1878 et 1901, des privilèges spéciaux sont accordés aux Juifs qui tiennent leurs fabriques fermées le sabbat juif. D'après ce bill que l'on propose, il doit y avoir certaines exemptions. N'y avons-nous pas autant droit que les autres sectes? Mais beaucoup d'autres s'opposent à l'adoption de cette loi, à part nous, les Juifs, même de ceux qui se considèrent et sont des chrétiens. Comment devraient-ils être traités? Sûrement, le président de la *Lord's Day Alliance* ne voudrait pas admettre le principe mauvais de rendre les hommes religieux par crainte de la loi ni la doctrine pernicieuse de l'observation extérieure du dimanche, quand intérieurement ils sont irrités d'y être forcés par les lois du parlement. En admettant même que la population du Canada—par une grande majorité—soit en faveur de ce bill—et il nous reste à savoir si le président de la *Lord's Day Alliance* est son porte-parole—les minorités n'ont-elles pas aussi leurs droits? Un homme, dans une minorité, qui épouse une cause bonne et juste, est dans une majorité avec Dieu.

Les minorités constituent la puissance qui sauve.

"Si les majorités étaient toujours dans le droit, il faudrait écrire l'histoire de nouveau et renverser le mouvement de la civilisation. "Les minorités conduisent et

sauve le monde et le monde ne les connait que longtemps après," et aussi, "Les gouvernements existent pour protéger les droits des minorités"; jamais vérité plus grande n'a été dite.

"Le président de la *Lord's Day Alliance* attaque ensuite gratuitement nos coreligionnaires. Il dit que, d'après son expérience civique, nous ne sommes pas les citoyens respectueux des lois et du jour du sabbat, les citoyens inoffensifs que nous prétendons être. Cet énoncé ne s'accorde guère avec les faits, les chiffres, et d'autres autorités considérables que je pourrais donner à l'encontre de sa prétention. Il peut être de peu d'intérêt pour le Dr Hill d'apprendre, car il ne paraît pas le savoir, qu'en l'année expirée le 30 juin 1903, trois Juifs seulement ont été incarcérés dans les prisons du Canada—un à Kingston et deux à Saint-Vincent-de-Paul—d'après le rapport du ministre de la Justice. Faut-il prendre sa déclaration ou accepter le rapport du ministre de la Justice?

"L'embarras partout au sujet des Juifs", ajoute le président de la *Lord's Day Alliance*, "c'est que, à Londres comme à Montréal, le Juif est un anachronisme dans la société moderne." C'est justement ce que pensait Pharaon, ce que pensait Amalec, ce que pensait Haman, ce que pensait Anthiocus Ephiphaus, et ce qu'ont pensé jusqu'à ce jour tous ceux qui haïssent les Juifs. Comme le dit le psalmiste ; Qu'ils soient détruits et que le nom d'Israël soit oublié à jamais". Ce bon prédicateur chrétien ne nous dit pas pourquoi nous, les Juifs, sommes un anachronisme. Espérons que, plus tard, il pourra nous renseigner sur ce sujet.

Le Juif à Londres.

"Il est particulièrement malheureux lorsqu'il dit que les Juifs de Londres sont un anachronisme, car il n'existe pas une cité au monde où le Juif occupe une position plus élevée, dans le commerce et dans la société, que dans la métropole de l'empire britannique. Les lords-maires et les shérifs les plus populaires de cette cité ont été des Juifs. Ses citoyens les plus animés de l'esprit public sont des Juifs. C'est un fait reconnu que les bienfaiteurs les plus généreux des œuvres de charité de la cité de Londres appartiennent à la religion juive. Les Rothschilds, les Moeattas, les Goldsmiths, les Montefiore ne sont surpassés par personne en loyauté envers leur pays, en charité, en sympathie pour la cause des malheureux, ni pour l'intérêt qu'ils prennent dans tous les mouvements d'utilité publique. Il y a des pairs du royaume juifs, des baronnets juifs, des chevaliers juifs, des membres du parlement juifs, un sous-secrétaire d'Etat juif, des juges juifs, des magistrats juifs, des avocats juifs, des marins juifs, des soldats juifs, et même des gouverneurs de colonies britanniques juifs.

"Et cependant on nous dit gravement que les Juifs sont un anachronisme dans la société moderne. Feu M. Gladstone ne pensait pas ainsi ; il a cité les Juifs d'Angleterre qui s'intéressent aux affaires publiques comme preuve que le Juif a justifié sa prétention à l'émancipation et au droit de citoyen dans tout pays où il se trouve. Le Juif en Canada est-il un anachronisme? Non pas tant qu'il exercera dignement les devoirs de citoyen, qu'il s'identifiera avec ses concitoyens dans la vie publique du pays, qu'il se mêlera à ses concitoyens d'autres croyances et qu'il s'unira avec eux dans les œuvres d'une sympathie affectueuse et d'une active bienveillance. Nous, Juifs du Canada, n'avons pas honte de notre histoire passée; avec l'aide de Dieu, nous n'en aurons pas honte dans l'avenir.

En arrière des temps.

"Non, chers frères, nous ne sommes pas l'anachronisme ; mais c'est le président de la *Lord's Day Alliance* qui est en arrière de son temps ; lui qui, peut-être, s'il en avait le pouvoir, nous renverrait au ghetto, à l'inquisition et au bûcher. Nous lui disons : "Frère bien chrétien—car nous reconnaissons tous les hommes comme nos

frères,—vous avez sans doute parlé trop hâtivement, ou par ignorance, ou sans réfléchir, quand vous nous avez dit que nous ne pouvions pas nous adapter à l'esprit du temps. En ces jours de matérialisme, cela devrait vous rendre heureux et réjouir votre cœur de voir dix millions des enfants de votre Sauveur remplir, révérer et enseigner la mission et la parole de ces saintes écritures que vous professez. Les eaux du baptême pourraient nous délivrer pour toujours de l'héritage de souffrances qui a été notre part et feraient tomber le rideau sur la tragédie jouée par Israël sur la scène de l'histoire du monde, mais la vérité et la parole de Dieu et ses promesses nous sont plus chères que les gages de l'apostasie. Jamais jusqu'à ce jour, peut-être, le monde a-t-il eu plus besoin de la leçon salutaire que la satisfaction de la conscience vaut toutes les souffrances corporelles. Donc, parce que nous croyons en la foi juive et la pratiquons, parce que nous sommes prêts à faire les sacrifices en résultant, ne dites pas que nous sommes un anachronisme.

"Lisez de nouveau les Ecritures, même le Nouveau Testament, bien qu'il ait été écrit par des Juifs, et qu'à l'avenir vos paroles soient plus sympathiques, plus justes, plus tolérantes à l'égard du peuple d'Israël, qui vous a donné un Sauveur, car Lui-même l'a déclaré, le salut des Juifs. Autrement, Dr Hill, vous-même êtes un anachronisme."

OTTAWA, 15 mars 1906.

Mémoire présenté au gouvernement du Canada par une députation de citoyens juifs, relativement au bill concernant l'observance du dimanche, intitulé "Acte concernant l'observance du dimanche."

1. Comme sujets et citoyens du Canada, nous croyons que l'adoption d'une loi formulée dans les termes du bill projeté équivaudrait à imposer à la population en générale des vues religieuses qui ne s'accordent pas avec les convictions d'un grand nombre de sujets et citoyens, et produirait une rupture regrettable dans les relations harmonieuses qui existent actuellement entre les différentes races et croyances du Canada.

2. L'esprit vrai d'un gouvernement éclairé est de ne légiférer sur les matières religieuses qu'en vue de prévenir l'abus des droits des minorités.

3. La reconnaissance de l'égalité légale parmi toutes les sectes religieuses est un principe de droit admis dans toutes les colonies de la Grande-Bretagne, et consacré par les termes des Statuts Refondus du Canada de 1859, chap. 74, reproduits de statuts antérieurs, où il est spécialement déclaré "que dans l'état et condition de cette province, (Canada), à laquelle ce principe est particulièrement applicable, il convient que ce principe reçoive la sanction formelle de l'autorité législative, en le déclarant et le recommandant comme principe fondamental de notre politique civile"; par conséquent, la jouissance et le libre exercice du culte et de toute profession religieuse sans distinction ni préférence ont été garantis à tous les sujets de Sa Majesté dans la dite province.

4. Le gouvernement du Canada, et particulièrement son illustre premier ministre actuel, a fréquemment posé en principe que dans ce pays les droits et croyances religieuses des minorités seraient en tout temps respectés.

5. Nous estimons qu'il y a actuellement environ 40,000 Juifs en Canada, dont la majorité observe le sabbat des Commandements : il y a en outre un grand nombre de chrétiens connus sous le nom d'adventistes du septième jour et baptistes du septième jour qui observent le septième jour de la semaine comme jour de fête.

6. Une grande proportion de ces Juifs est employée dans diverses industries exploités par des propriétaires juifs, et dont les fabriques sont fermées le samedi, conformément à la loi divine, qui dit "six jours tu travailleras et feras tout ton ouvrage. Le septième jour est le sabbat du Seigneur, ton Dieu." Pour faire leur temps et gagner les gages essentiels à leur existence, les employés ont la permission de travailler

dans ces fabriques le mimanche. Ce travail est fait de manière à ne pas gêner ceux qui observent ordinairement le dimanche et à ne pas donner lieu à des plaintes. D'autres sont engagés dans des opérations agricoles et à des occupations qui demandent leur travail personnel.

7. Toutes ces personnes, par leur religion, doivent s'abstenir de travailler le jour du sabbat juif, cinquante-deux jours de l'année, et chacun des treize jours observés comme jours de grnde fête par les Juifs, ce qui fait en tout soixante et cinq jours. Si le bill en sa forme actuelle devient loi, elles seront empêchées de travailler pour gagner leur subsistance cinquante deux dimanches, en sus des soixante et cinq jours ci-dessus mentionnés; et dans le cas, ce qui arrive souvent, où le premier jour de l'une des grandes fêtes juives tombe un jeudi ou un lundi, elles devront s'abstenir de travailler pendant quatre jours consécutifs dans la semaine. Il est clairement impossible pour un honnête homme de gagner sa vie, en concurrence avec les autres, s'il doit s'abstenir de travailler pendant plus de cent dix-sept jours sur trois cent soixante et cinq dans l'année.

8. Nous sommes informés qu'en France, en Autriche, en Italie, en Hongrie, et dans certaines parties de l'empire allemand, il n'existe pas de loi du dimanche. Dans certains des Etats-Unis d'Amérique, où des lois de cette nature ont été adoptées pendant l'ère ancienne du puritanisme, elles sont pour la plupart devenues lettre morte. Dans les Etats de New-York, Ohio, Nébraska, Iowa, Massachusette, Indiana et autres, des exemptions sont établies en faveur de ceux qui observent uniformement un autre jour de la semaine comme leur sabbat.

9. La nouvelle tentative faite cette année devant le congrès pour obtenir l'adoption d'une loi protégeant le premier jour de la semaine comme jour de repos dans le district de la Colombie n'avait pour objet que : 1, la fermeture des boutiques; 2, l'interdiction des jeux publics troublant la paix de ce jour; 3, l'interdiction des opérations de construction de bâtiments ou de chemins de fer. Cet acte contenait l'article suivant comme exemptions :—

Article 2. A une poursuite pour travail le premier jour de la semaine, il suffira d'alléguer comme défense que le défendeur observe uniformément un autre jour de la semaine comme jour de repos, et que le travail dont on se plaint a été fait de manière à ne pas interrompre ou troubler d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine comme jour de repos. Cet acte ne sera pas censé empêcher la vente de rafraîchissements autres que le malt ou les liqueurs spiritueuses, ou empêcher la vente de malt ou de liqueurs spiritueuses telle qu'elle est maintenant réglée par la loi, celle du tabac, des cigares, des billets de chemins de fer ou de steamers; ou la prise et distribution des bagages.

Copie du bill ci-jointe—Ce bill fut combattu comme empiétant sur la liberté du sujet et ses convictions religieuses et n'a pas encore été adopté.

10. En Angleterre, l'ancien *Lord's Day Act* (29 Car. II, c. 28) a été amendé et ses prescriptions sévères ont été modifiées par diverses lois telles que les *Bills of Mortality Bread Act*, 1822 (3 *Geo. IV, CC. VI*) le *Bread Act*, 1836 6 *et* 7 *Guill. IV, c.* 37) le *Sunday Observance Prosecution Act*, de 1871, rendu perpétuel par la *Statute Law Revision* (N° 2), Acte de 1883, et le *Factory and Workshop Act*, 1878 (41 Vic., c. 16), réédité en 1901 (1 Ed. VII, c. 22). Dans plusieurs de ces actes, les vues religieuses des sujets juifs de Sa Majesté sont reconnues et des concessions sont faites en leur faveur quand, à cause de leur observance du sabbat juif, l'opération de ces lois leur serait nuisible.

Extrait du bill *English Factory and Workshop Act*, 1901, ci-joint.

1. L'effort le plus récent qui ait été tenté en Angleterre au sujet de l'observance du dimanche est le bill présenté l'année dernière (1905) par lord Avebury. Comme l'indique son titre, le seul objet en vue était d'interdire l'ouverture des boutiques et le commerce des rues le dimanche. Il ne s'applique pas aux métiers, qui peuvent être exemptés par l'autorité locale, et permet, entre autres choses, la vente de liqueurs, rafraîchissements pour consommation immédiate, journaux, magazines et

revues périodiques, du lait et de la crème; et quant aux autres articles, il en limite la vente à certaines heures, comme le pain, le poisson, les légumes et fruits, les viandes cuites, le tabac, les pipes et articles pour fumeurs. La plainte doit être faite dans les dix jours de la contravention. Le *Sunday Observance Prosecution Act*, de 1871, est déclaré s'appliquer; cet acte ne permet la poursuite qu'avec le consentement des autorités de police, de sorte qu'il n'est plus question des *informers* et de leurs procédés malhonnêtes. Il autorise le secrétaire d'Etat, lorsque demande en est faite par une autorité locale, de suspendre l'opération de la loi quant à une étendue déterminée —copie du bill ci-jointe. Nonobstant ses prescriptions apparemment conservatrices, le bill a été défait comme étant une mesure trop radicale, ayant pour effet la fermeture le dimanche des marchés et des ateliers dont l'ouverture était permise en certains quartiers depuis un temps immémorial. Lord Lansdowne, leader du gouvernement, et le comte Spencer, leader de l'opposition dans la Chambre des lords, votèrent tous deux contre le bill.

12. Le bill actuel tel que rédigé par la *Lord's Day Alliance* va beaucoup plus loin qu'aucune des lois susmentionnées. C'est la mesure la plus sévère présentée à un parlement dans les temps modernes sur le sujet.

13. Cette loi ne se contente pas, comme dans les autres pays, d'interdire le trafic et de fermer les boutiques le dimanche; mais elle voudrait empêcher à tout homme, femme et enfant, sans égard à la croyance, de travailler dans sa maison, son bureau ou sa place d'affaires. Si ce bill devenait loi, il est impossible de dire ce que pourrait faire une personne le dimanche sans se rendre lui-même et rendre chaque membre de sa famille ou ses employés passibles de l'amende et de la prison.

14. Cette loi cherche à priver l'homme du droit divin de la liberté d'action et de l'usage de ses biens. Il sanctionne un système d'espionnage en décrétant qu'un constable aura le droit de pénétrer dans des lieux autres qu'une maison d'habitation, pour constater s'il s'y fait quelque chose en contravention de l'acte.

15. Il n'est tenu aucun compte de ceux qui observent le septième jour; et les exemptions ordinaires qui, comme nous l'avons démontré plus haut, existent et sont établies en vertu des Actes du dimanche, sont complètement ignorées. Le Canada doit-il être plus intolérant que l'Angleterre ou les Etats-Unis dans le traitement de ses sujets?

16. La nécessité de tenir compte des vues des diverses sections de la population a déjà été reconnue par le gouvernement qui a ajouté au projet du bill une clause exemptant de l'opération de l'acte, dans le cas de la province de Québec, les ventes à la porte des églises de paroisse de campagne qui sont autorisées par la loi de cette province.

Cette députation demande humblement:

1. Que le bill, tel que rédigé, ne soit pas adopté;

2. Que, si le parlement est en faveur d'une nouvelle concernant l'observance du dimanche, il soit nommé un comité spécial chargé de faire rapport sur un bill qui sera acceptable et rendra justice à toutes les sections de la population.

3. Que dans tout bill qui sera présenté il soit au moins inséré une clause déclarant que ceux qui observeront religieusement un autre jour de la semaine comme leur sabbat ne pourrait être poursuivis en raison du travail fait le dimanche dans ou sur la propriété occupée par eux.

(Signé) HARRIS VINEBERG,
Président.

" SOL. KELLERT,
Secrétaire.

(Signé) MAXWELL GOLDSTEIN,
Conseil.

Vues supplémentaires de la députation juive relativement au bill intitulé; "Acte concernant l'observance du dimanche".

15 mars 1906.

Le Canada a accordé à ces citoyens juifs entière liberté civile, politique et religieuse en 1832, plus d'un quart de siècle avant l'Angleterre ; et il est incroyable que le Canada se montrera, aujourd'hui, moins juste et moins libéral que l'Angleterre. Le Dominion ne peut se permettre d'être moins juste et moins libéral que les autres pays.

En Angleterre, un citoyen dont la fabrique ou l'atelier est fermé le samedi parce qu'il observe ce jour comme son sabbat, est autorisé par la loi à faire travailler dans sa fabrique ou son atelier le dimanche, pourvu qu'il ne s'y fasse pas de trafic. Et les Juifs du Canada ne désirent rien faire publiquemeit ayant pour effet d'interrompre les services dans les églises ou de troubler leurs concitoyens d'autres croyances, le dimanche. Ils veulent simplement exercer les droits que leur accorde la loi d'Angleterre.

En permettant les ventes à la porte des églises, le dimanche, dans la province de Québec, le bill de l'observance du dimanche reconnaît le principe de la nécessité d'une législation spéciale pour répondre aux besoins des observateurs d'une religion en particulier. Il est respectueusement soumis que, en justice, ce principe devrait aussi s'appliquer aux citoyens de religion juive.

Lees Juifs du Canada n'ont jamais été dans le passé une charge pour l'Etat. Comme le sabbat, le septième jour est une institution fondamentale du judaïsme, l'acte concernant l'observance du dimanche limiterait réellement à cinq jours dans la semaine le travail des citoyens juifs. Ce serait la pauvreté pour des milliers d'entre eux, et pour la première fois dans l'histoire du Canada ils deviendraient une charge pour l'Etat.

Le Canada a fait des lois contre l'admisson des immigrants indgents, maie l'acte concernant l'observance du dimanche détruirait l'objet de ces lois en créant des indigents dans les limites mêmes du Dominion.

Si le bill concernant l'observance du dimanche n'est pas amendé en y ajoutant des dispositions concernant les citoyens de religion juive, le Juif qui gagne son pain, et dont la religion enseigne qu'il doit respecter les lois du pays où il demeure, sera tenté par la force des circonstances à violer ce précepte de sa religion qui lui commande de s'abstenir de travailler le septième jour de la semaine.

Ce qui porte un homme à violer une loi cardinale de sa religion est de nature à détruire l'influence salutaire de la religion; et la destruction du respect pour la religion ne tend pas à faire d'un homme un bon citoyen.

59e Congrès, 1re session. H. R. 10510.

DANS LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

5 janvier 1906.

M. Allen, du Maine, a présenté le bill suivant, qui a été envoyé au comité du district de la Colombie, et ordre a été donné de l'imprimer.

Bill à l'effet de protéger davantage le premier jour de la semaine comme jour de repos dans le district de Colombie.

Considérant qu'il y a eu dans ces derniers temps augmentation non seulement du trafic mais aussi du travail manuel le dimanche dans la capitale nationale, y compris le service des vidanges, au grand scandale des citoyens chrétiens et philanthropes; et

Considérant que les sociétés philanthropiques en ont appelé au président pour obtenir la suppression de ce travail du dimanche ordonné par les entrepreneurs de

travaux du gouvernement et par d'autres, et qu'il a répondu qu'il regrettait qu'il n'existe pas de loi permettant de se rendre à leur demande ; et

Considérant que le bill qui suit a été deux fois approuvé dans des congrès antérieurs par les commissaires du district de Colombie;

A ces causes, le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique, en congrès assemblés, décrètent:—

Il ne sera permis à personne, le dimanche, de tenir ouverts une place d'affaires ou un comptoir pour la vente avec profit d'articles ou objets quelconques, sauf aux vendeurs de livres et journaux, aux apothicaires débitant des médicaments, aux entrepreneurs de pompes funèbres et autres personnes agissant pour des fins de charité ou de nécessité; il ne sera non plus permis à personne de prendre part à aucune partie publique de *football, baseball* ou autres jeux, sports, amusements ou divertissements pouvant troubler la paix et la tranquillité de ce jour dans le district de Colombie; il ne sera pas non plus permis d'exécuter en ce jour des travaux de construction de bâtiments ou de chemins de fer; et pour chaque contravention aux prescriptions du présent acte la personne en défaut sera, pour chaque offense, passible d'une amende de cinq piastres au moins et de cinquante piastres au plus; et dans le cas d'une corporation, pareille amende sera imposée pour chaque personne employée par cette corporation en contravention avec la loi.

Art. 2. A une poursuite instituée pour travail exécuté le premier jour de la semaine, il suffira d'alléguer en défense que le défendeur observe uniformément un autre jour de la semaine comme jour de repos, et que le travail au sujet duquel la plainte est déposée a été exécuté de manière à ne pas interrompre ou troubler d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine comme jour de repos. Le présent acte ne sera pas censé interdire la vente de rafraîchissements autres que le malt et les liqueurs spiritueuses, ou la vente de malt et des liqueurs spiritueuses telle que réglée par la loi, du tabac, des cigares, billets de chemins de fer et de steamers, ou la prise et la livraison du bagage.

Extrait de l'acte intitulé *English Factory and Workshop Act, 1901.*

(1 Ed. 7, ch. 22.)

Article 47. Lorsque l'occupant d'une fabrique ou d'un atelier est une personne appartenant à la religion juive,—

(1.) S'il tient sa fabrique ou son atelier fermé le samedi jusqu'au coucher du soleil, il peut employer des femmes et des jeunes personnes le samedi après le coucher du soleil jusqu'à neuf heures du soir; ou

(2.) S'il tient sa fabrique ou son atelier fermé le samedi tant avant qu'après le coucher du soleil, il peut employer des femmes et des jeunes personnes pendant une heure chaque autre jour de la semaine (excepté le dimanche) en sus des heures permises par le présent acte, de manière que cette heure soit au commencement ou à la fin de la période d'emploi, et qu'elle ne soit pas avant six heures du matin ou après six heures du soir.

Article 48. Lorsque l'occupant d'une fabrique ou d'un atelier est une personne de la religion juive, une femme ou jeune personne de la religion juive peut être employée le dimanche, aux conditions suivantes:—

(1.) La fabrique ou l'atelier doit être fermé le dimanche et ne doit pas être ouvert pour le trafic ce jour-là; et

(2.) L'occupant ne doit pas se prévaloir de l'exception autorisant l'emploi de femmes et de jeunes personnes le samedi soir, ou pendant une heure additionnelle pendant tout autre jour de la semaine.

Lorsque l'occupant se prévaut de cette exception, le présent acte s'appliquera à la fabrique ou à l'atelier de la même manière que si, dans les dispositions de l'acte con-

cernant le dimanche, le mot "samedi" était substitué au mot "dimanche", et que si, dans les dispositions concernant le samedi, le mot "dimanche", ou si l'occupant le spécifie ainsi dans l'avis le mot "vendredi" était substitué au mot "samedi".

(5 Ed. 7.) Fermeture le dimanche (boutiques). (H.L.)

Bill tel qu'amendé par le comité spécial intitulé: Acte pourvoyant à la fermeture des boutiques et à l'interdiction du commerce sur les rues le dimanche.

Qu'il soit décrété par Sa Très Excellente Majesté le Roi, de l'avis et du consentement des lords spirituels et temporels et des Communes, en le présent parlement assemblés, et par leur autorité, ainsi qu'il suit:—

1. Sauf les dispositions du présent acte, toutes les boutiques seront tenues fermées le dimanche pendant toute la journée, et personne ne vendra ni n'exposera ou offrira en vente aucun objet sur aucune rue ou place publique pendant ce jour.

2. Sauf les dispositions ci-dessous établies, si une boutique est ouverte ou tenue ouverte le dimanche pour les fins du commerce (y compris les boutiques de barbier), ou si un article est vendu, ou exposé ou offert en vente dans une boutique, ou sur une rue ou place publique, le dimanche, l'occupant de la boutique ou la personne vendant, exposant ou offrant en vente cet article, sera passible, sur conviction en vertu des actes de juridiction sommaire, lorsqu'une dénonciation aura été faite dans les dix jours de la date à laquelle l'offense a été commise, d'une amende n'excédant pas, dans le cas d'une première conviction, cinq schellings, dans le cas d'une deuxième conviction, vingt schellings, et dans le cas d'une troisième conviction ou d'une conviction subséquente, cinq livres.

Pourvu que l'article 6 du *Shop House Act*, 1892 (qui exempte un employeur innocent) s'applique dans le cas d'un occupant qui est accusé d'une infraction en vertu du présent article comme il s'applique dans le cas d'un employeur qui est accusé d'une infraction en vertu de cet article.

3. Rien dans le présent acte n'aura pour effet d'interdire à qui que ce soit:—

(*a*) D'ouvrir ou de tenir ouverte une boutique uniquement pour les fins de quelqu'un des négoces mentionnés à l'annexe du présent acte, de vendre, d'exposer ou d'offrir en vente dans une boutique ou sur une rue ou place publique quelqu'un des articles faisant ordinairement l'objet de quelqu'un de ces négoces; pourvu que dans le cas des négoces mentionnés dans la deuxième partie de la dite annexe cette exemption ne s'étende qu'aux heures y spécifiées pour chacun d'eux;

(*b*) Dans les limites où s'exerce une autorité locale, l'ouverture des boutiques ou classes de boutiques, ou la vente d'articles ou classes d'articles qui seront permises en vertu d'une résolution alors en vigueur de cette autorité, jusqu'à neuf heures de l'après-midi ou jusqu'à toute autre heure avant neuf heures spécifiée dans la résolution.

(2) Rien dans le présent acte n'aura pour effet d'interdire—

(*a*) Les transactions postales ou téléphoniques d'un porteur d'une licence du directeur général des Postes dans une boutique ou place publique; ou

(*b*) La vente, par un chimiste pharmacien, ou chimiste et droguiste ou herboriste, de drogues, médicaments ou articles de chirurgie, ou la vente de quelques objets par l'occupant de quelque maison ou par l'employé ou l'agent de cet occupant, à toute personne logeant dans cette maison.

4. Dans le présent acte, l'expression "autorité locale" a la même signification que dans le *Shop Hours Act*, 1904, et les dispositions de cet acte relatives aux infractions et à la procédure, à la nomination, aux pouvoirs et appointements des inspecteurs et aux dépenses des autorités locales s'appliqueront pour les fins du présent acte comme elles s'appliquent pour les fins de cet acte.

ANNEXE No 1

5. Le *Sunday Observation Prosecution Act, 1871,* s'appliquera aux poursuites pour infractions sous l'autorité du présent acte comme il s'applique aux poursuites pour infractions sous le *Sunday Observance Act, 1877.*

6. Toute autorité locale pourra s'adresser au secrétaire d'Etat pour faire suspendre les prescriptions du présent acte dans son territoire ou dans une partie de son territoire lorsque, à cause de circonstances spéciales, la loi serait trop sévère pour les commerçants de ce territoire ou pour leurs clients.

Le secrétaire d'Etat pourra sur cette demande, s'il le juge à propos, après avoir procédé à une enquête publique, faire un rapport à Sa Majesté en conseil, et Sa Majesté pourra par un arrêté en conseil suspendre l'opération de l'acte en conséquence pendant une période de temps spécifiée dans l'arrêté, et cet arrêté pourra être renouvelé par un autre avec les mêmes formalités.

7. (1) Le présent acte entrera en vigueur le premier jour de janvier mil neuf cent six.

(2) Le présent acte pourra être cité sous le titre : *The Sunday Closing (Shops) Act, 1905.*

ANNEXE.

1re *PARTIE.*

La vente en détail de toute liqueur enivrante pour consommation sur ou en dehors des lieux.

La vente de rafraîchissements pour la consommation immédiate.

La vente des journaux, magazines et revues périodiques.

La vente du lait et de la crème.

2e *Partie.*

NEGOCE.	HEURES AUXQUELLES S'ETEND L'EXEMPTION.
La vente du pain	Les heures avant neuf heures du matin.
La vente du poisson..	Les heures avant neuf heures du matin.
La vente des légumes et fruits (autres que les légumes et fruits en conserves)..	Les heures avant neuf heures du matin.
La vente des viandes cuites..	Les heures avant neuf heures du matin.
La vente du tabac, pipes et articles de fumeurs..	Les heures autres que celles fixées par la loi pour la fermeture, dans l'endroit où s'exerce le commerce, des maisons ayant une licence pour la vente des liqueurs spiritueuses.

EXTRAIT *des lois de la province de Québec relatives aux droits possédés par les sujets juifs.*

Par le 1er Guil. IV., B.C., 1830, chap. 57, il est décrété :—

"Considérant qu'il parait s'être élevé des doutes à savoir si les personnes qui professent le judaïsme peuvent jouir de plusieurs des privilèges dont jouissent les autres sujets de Sa Majesté en cette province, qu'il soit en conséquence déclaré et décrété par Sa Très Excellence Majesté le Roi, de l'avis et du consentement du Conseil législatif et de l'Assemblée de la province du Bas-Canada.....et il est par le présent acte déclaré et décrété par l'autorité susdite, que toutes les personnes qui professen le judaïsme, qui sont nées sujets britanniques et qui habitent et résident en cette province, peuvent jouir et seront censées pouvoir jouir de tous les droits et privilèges des autres sujets de Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, à toutes fins et intentions quelconques, et avoir ou occuper des emplois ou charges de confiance en

cette province. (Reproduit dans les Statuts Refondus, Bas-Canada, 1861, chap. 34, art. 7.)

L'article 24 du Code Civil decrète que la naturalisation confère, dans le Bas-Canada, à celui qui l'y acquiert, tous les droits et privilèges qu'il aurait s'il fut né sujet britannique.

Le Code Civil de Québec, article 18, décrète: "Tout sujet britannique est, quant à la jouissance des droits civils dans le Bas-Canada, sur le même pied que ceux qui y sont nés, sauf les dispositions particulières résultant du domicile."

Lois concernant l'observance du dimanche.

Statuts Refondus pour le Bas-Canada, de 1861, chap. 23, refondant le statut 45, Geo. III, ch. 10, "Acte concernant la vente d'effets et marchandises le dimanche".

L'article 1 impose une amende de $20 aux personnes qui vendront des effets, marchandises ou liqueurs spiritueuses le dimanche, et décrète qu'il ne devra pas se faire de ventes par autorité de justice le dimanche.

L'article 2 permet de fournir du vin ou des spiritueux aux voyageurs, etc., et la vente d'objets pour œuvres pies.

L'article 3 établit comment se recouvreront les amendes.

L'article 4 établit l'emploi des amendes, et l'article 5 décrète que la poursuite devra être intentée dans les deux mois qui suivront la convention.

Le statut est compris dans le volume des Actes des provinces et du Canada non abrogés par les Statuts Revisés de 1887, comme chap. 23, p. 263.

Il apparaît de nouveau comme art. 3498, 3499, 3500, 3501 des Statuts Revisés de la province de Québec, 1888.

Le Code Municipal de la province de Québec, art. 525, décrète que tout conseil local pourra de plus faire, amender ou abroger des bills pour chacun des objets mentionnés dans ce chapitre. L'article 600 . . . ordonner que les *bars* des buvettes, auberges et autres lieux d'amusements pour le public soient fermés depuis 7 heures du soir le samedi jusqu'au lundi suivant à 4 heures du matin.

L'article 601 interdit, les dimanches et fêtes d'obligation, les courses de chevaux et tous autres exercices de chevaux, sur toute piste ou place quelconque.

La cité de Montréal, par sa charte, 62 Vic., chap. 58, 1899, art. 300, qui refond les actes antérieurs, est autorisée à:—

75. Faire des règlements pour assurer l'observance convenable du dimanche, pourvu que les pouvoirs accordés au Jardin zoologique de Montréal en vertu de la loi 57 Vic., chap. 77, ne soient pas considérés comme affectés par tel règlement.

L'acte ci-dessus, concernant le Jardin zoologique de Montréal, permet à cette corporation de tenir ouvert au public, tous les jours de l'année, la ménagerie, le musée et le lieu ou jardin avec pavillon établi dans un but de recréation et d'instruction pour l'esprit, de délassement pour le corps, et pour réunions musicales, pourvu que le dit jardin zoologique se conforme aux règlements municipaux.

76. Pour prohiber la vente, le dimanche, par tous boutiquiers, colporteurs, hôteliers, aubergistes ou autres personnes, de tous effets, articles, marchandises, boissons enivrantes dans aucun hôtel, auberge ou place d'entretien publique, ou d'y acheter ou boire des boissons enivrantes; et aussi pour exiger la fermeture des buvettes et auberges depuis minuit le samedi jusqu'au lundi matin; pour réglementer la vente des fruits, cigares, sucreries et liqueurs de tempérance, le dimanche, tant dans la cité que dans le parc de l'Ile Sainte-Hélène.

77. Pour empêcher qu'aucune congrégation ou réunion pour le culte religieux ne soit troublée dans ses exercices; et pour prohiber la distribution, aux portes des églises le dimanche, de toutes feuilles volantes ou circulaires imprimées.

En vertu de ces pouvoirs, la cité a adopté certains règlements, savoir:—

N° 36, adopté le 15 mars 1870: Règlement concernant les offenses contre les bonnes mœurs et la décence.

ANNEXE No 1

Art. 1. Il ne sera permis à aucun marchand, commerçant, regrattier, colporteur, hôtelier, aubergiste ou autre personne tenant une maison ou place d'entretien publique dans les limites de la dite cité, ni à aucune autre personne, de tenir ouvertes leurs places d'affaires, ni d'offrir en vente, vendre ou garder, le jour du Seigneur, communément appelé dimanche, des effets, articles, marchandises, vins, spiritueux ou autres boissons fortes ou enivrantes, ou d'acheter ou boire ces liqueurs, dans aucun hôtel, magasin, boutique, auberge, maison ou place d'entretien publique dans les limites de la cité.

Art. 2. Il ne sera permis à personne d'ouvrir ou de tenir ouverte aucune buvette, auberge ou autre place de même nature dans les limites de la cité pendant tout le temps qui s'écoulera entre onze heures du soir chaque samedi et le matin du lundi suivant.

Règlement n° 74, 5 juin 1874: Règlement pour faire fermer les établissements des photographes et les boutiques (*shops*) des barbiers le dimanche.

N° 103, 19 septembre 1876: Règlement pour prohiber l'ouverture des théâtres, cirques et autres endroits d'amusement le dimanche.

N° 281, 2 juin 1892, amendant le règlement 36.

Ce règlement décrétait que la défense contenue dans la section 1 du règlement n° 36 ne s'appliquait pas aux personnes vendant le dimanche des fruits, des cigares, des sucreries et des boissons de tempérance dans la ville et dans le parc de l'Ile Sainte-Hélène.

En vertu de la loi des licences de Québec, telle qu'amendée jusqu'à la mise en vigueur de l'acte 5 Edouard VII, chap. 13.

Depuis l'article 121 jusqu'à l'article 125: la vente des liqueurs est prohibée durant tout le jour de chaque dimanche, à moins d'une demande spéciale, pour des fins de médicaments, signée par un médecin pratiquant dûment inscrit, ou par un membre du clergé, et produite par l'acheteur ; ces liqueurs ne devant pas être consommées sur les lieux.

CONFÉRENCE DE L'UNION CANADIENNE DES ADVENTISTES DU SEPTIÈME JOUR.

OTTAWA, CANADA, 10 avril 1906.

M. WALTER TODD,

Greffier du comité spécial sur le bill concernant le jour du Seigneur.

CHER MONSIEUR,—Je représente la société connue sous le nom d'Adventistes du Septième Jour, et les principes sur lesquels nous nous basons sont à l'effet que le gouvernement civil est laïque, et n'a rien à faire sous aucun rapport en matière de législation au sujet de l'observance religieuse.

Nous nous opposons au bill sur l'observance du dimanche actuellement soumis au Parlement, et nous demandons respectueusement le privilège de nous présenter devant le comité pour exposer nos vues sur cette très importante question. Aurez-vous la bonté de nous accorder une audience à votre prochaine assemblée le 19 du courant.

Votre très humble,

W.H. THURSTON.

POURQUOI LES ADVENTISTES DU SEPTIÈME JOUR S'OPPOSENT AU BILL DU DIMANCHE.

En ce qui concerne le bill n° 12 de l'honorable M. Fitzpatrick, intitulé " Acte concernant le jour du Seigneur ", nous demandons que ce bill ne soit pas adopté.

Nous nous opposons à ce bill pour plusieurs raisons, et nous désirons les exposer par ordre régulier, afin qu'ainsi il ne puisse y avoir de malentendu au sujet de l'attitude de cette société. En agissant ainsi, nous ne cherchons pas la discussion et nous n'avons nulle intention de tromper qui que ce soit, bien que nous puissions avoir

l'occasion de revenir sur certaines choses qui ont été dites relativement à l'œuvre et aux gens que nous représentons; mais nous ne tolérerons pas les personnalités, croyant que ce genre d'argument (?) est un aveu de faiblesse de la cause représentée par ceux qui se croient obligés d'y avoir recours.

Nous sommes peu nombreux et nos moyens sont limités, en tant qu'il s'agit des choses de ce monde; mais notre cause repose sur les principes éternels de vérité, et ces principes doivent commander le respect des hommes qui consentent à accorder aux autres les privilèges et immunités dont ils désirent jouir eux-mêmes. Quant à ceux qui ne veulent pas concéder ces choses, nous n'attendons rien de leur part et nous ne leur demandons rien, mais nous espérons que les honorables messieurs qui font partie du comité et à qui ce bill a été soumis, sont des hommes qui voudront bien consentir à faire cette petite faveur à leurs compagnons, dont ils voient les libertés en danger si ce bill devient loi.

Sans nous arrêter à aucun article quelconque de ce bill, nous nous y opposons en *bloc,* et pour les raisons suivantes:—

Premièrement, c'est une législation religieuse.

L'origine du bill.

L'origine du bill révèle son caractère religieux. Les conseils exécutifs, tant fédéral que provinciaux, de l'organisation qui a donné naissance à ce bill, sont composés presque entièrement de membres du clergé protestant. Il y en a trente-cinq à quarante dans le conseil fédéral seul. Si ce bill eut pris naissance chez les hommes d'Etat qui sont spécialement élus par le peuple pour s'occuper des affaires publiques et qui y consacrent tout leur temps, ou s'il eut été suggéré par des avocats, des hommes d'affaires ou même par les ouvriers, ce trait particulier n'eut peut-être pas été aussi saillant, mais la prépondérance significative du clergé dans le conseil qui a rédigé le bill est un indice suffisant de son caractère religieux.

Son titre indique aussi son caractère religieux.

On le nomme l'Acte concernant le jour du Seigneur. Mais pourquoi l'Acte concernant le jour du Seigneur, plutôt que Bill pour établir un jour de fête National Hebdomadaire ou quelque autre titre séculier, si le bill est ce qu'on prétend qu'il est, une mesure purement civile? La réponse est claire, c'est parce que ceux qui cherchent à établir cette législation ne considèrent en aucune manière le sabbat comme un congé, mais le considèrent comme un jour saint. Ils ne le considèrent pas comme un jour séculier, mais comme un jour sacré, non pas comme un jour civil, mais comme un jour religieux.

On parle du Sabbat dans l'Ecriture comme étant sanctifié, et il est appelé Le jour du Seigneur, Mon Saint Jour, etc. Le caractère de ces expressions est religieux, indiquant le caractère religieux du jour auquel elles sont appliquées, comme la Cène du Seigneur, l'Oraison Dominicale, l'Assistance à la Maison du Seigneur, le Baptême ou tout autre cérémonie religieuse, l'observance du Sabbat est tout simplement un acte du culte religieux, et son observance est un devoir que l'on rend uniquement au Seigneur, et à ce titre ce devoir ne doit être rendu qu'à Lui Seul, et non à l'Etat. C'est le Sabbat du Seigneur ton Dieu, et non le Sabbat du gouvernement fédéral.

Le gouvernement fédéral a tout autant le droit d'exiger l'observance de chacune de ces cérémonies religieuses que d'obliger le peuple à se reposer le jour du Seigneur; et une fois que le gouvernement fédéral se sera déclaré en faveur du mauvais principe de la législation religieuse, il ne pourra logiquement s'arrêter avant d'avoir décrété par la loi toutes les formes de culte religieux qu'on pourra lui demander de décréter. Telle a été l'histoire invariable de la législation concernant le Sabbat dans le passé, et si ce bill devient loi, l'iniquité sera répétée au Canada.

ANNEXE No 1

L'intention du bill.

Les promoteurs de cette mesure prétendent que le but de ce bill est d'assurer aux ouvriers un jour de repos par semaine. Or, si c'est réellement le but de ce bill, et si l'on n'a l'intention d'influencer personne en matière de religion, si l'intention des promoteurs est d'un caractère purement philanthropique et non religieux, si l'unique but de cette législation est d'assurer aux ouvriers un jour de repos sans toucher à la religion, il y a plusieurs petites coïncidences et circonstances qui s'y rapportent et qui demandent une explication, vu qu'elles semblent indiquer un but tout différent, et la principale est :

Le jour choisi.

Le fait même que le dimanche est choisi plutôt qu'un autre jour de la semaine trahit le caractère religieux du bill. C'est un fait que le simple repos physique peut être pris n'importe quel jour de la semaine aussi bien que le dimanche, et que dans plusieurs industries qui sont en opération pendant sept jours de la semaine on pourvoit à ce que les ouvriers qui le désirent ne s'obligent à ne travailler que six jours par semaine. La Compagnie de tramway de Toronto fournit un exemple de ce genre; et l'on peut en mentionner plusieurs autres.

D'ailleurs, c'est un fait bien connu qu'il n'y a jamais eu d'époque dans toute l'histoire du monde où le travail ait été aussi bien organisé que de nos jours, et si les ouvriers souffraient réellement d'un tort physique causé par le besoin d'un jour de repos par semaine, ils ne tarderaient pas à prendre les moyens d'y remédier par l'entremise de leurs organisations.

Il est arrivé très souvent, dans le passé, que les ouvriers qui souffraient, soit à cause de la modicité des salaires soit à cause du surmenage, ont cherché et trouvé les moyens d'y remédier par l'entremise de leurs organisations.

L'ouvrier n'a pas besoin des secours de l'Eglise pour s'assurer un jour de repos par semaine, si ce n'est au point de vue spirituel.

Les auteurs de ce bill se sont présentés devant les honorables membres de ce comité en se donnant comme les champions de l'ouvrier, le représentant comme un esclave sans protection, courbé sous le poids d'un travail incessant, et dans cette triste condition s'adressant à ces membres du clergé, les priant de les aider et de plaider leur cause. Permettez-moi de dire que l'ouvrier est tout à fait capable de veiller à ses intérêts, et, s'il en est besoin, il peut aussi aider les autres. Dans le Dominion du Canada comme chez toutes les autres nations amies du progrès, si le pays est menacé par des invasions étrangères ou des troubles intérieurs, pour sa défense on prendra les recrues parmi les rangs des classes ouvrières, et ce ne sera pas en vain. Amoindrissez la liberté religieuse chez les classes ouvrières comme il est proposé de le faire par ce bill, et vous affaiblirez d'autant la défense matérielle du pays. Le patriotisme de l'ouvrier est proportionné au degré de liberté civile et religieuse dont il jouit. Retranchez-lui ces libertés à un certain degré, et à ce degré précisément vous brisez les liens qui l'attachent à son pays. Lorsque le temps viendra, si jamais il vient, où les classes ouvrières désireront s'assurer un jour de repos par semaine, nous sommes persuadés que le gouvernement fédéral saura arrêter un plan par lequel ce repos lui sera assuré sans avoir recours aux expédients pernicieux d'une législation religieuse.

Le caractère général du bill indique qu'il propose une législation religieuse. Il n'a pas pour but d'empêcher ou de prévenir le crime, mais d'empêcher ou de prévenir ce qui est considéré comme étant de l'irréligion ou du péché. Cela se voit de suite, car lorsqu'un crime réel, telle qu'une agression, ou un vol commis le dimanche, et que le criminel est reconnu coupable, il ne saurait certainement être condamné en vertu des dispositions du bill projeté, mais il serait par quelque autre statut. Quelle espèce de loi serait celle qui voudrait prohiber le meurtre, ou la bigamie, ou le détournement de fonds, ou tout autre crime réel, le dimanche? C'est l'acte lui-même qui constitue le crime, et non le fait qu'il a été commis tel ou tel jour de la semaine. Si certain acte

constitue un crime, c'est un crime durant tous et chacun des jours de la semaine; mais s'il n'est pas considéré comme un crime lorsqu'il est commis durant l'un des autres six jours de la semaine, il ne devient certainement pas un crime simplement parce qu'il est commis le dimanche.

De plus, si l'on peut prononcer une condamnation en vertu du bill projeté, ce serait invariablement pour avoir fait un acte qui en lui-même est parfaitement honnête et qui serait considéré comme tel s'il était accompli n'importe quel jour de la semaine. Cependant, la seule raison pour laquelle un acte deviendrait une offense pouvant exposer son auteur à des poursuites judiciaires, une offense punissable d'une amende ou de l'emprisonnement si elle était commise le dimanche, c'est parce que l'acte est considéré être irreligieux et non parce qu'il est considéré malhonnête.

Les défenses du bill indiquent qu'il propose une législation religieuse.

Il défend l'ouvrage, les affaires ou le travail le premier jour de la semaine. Il défend aussi certains jeux ou amusements en ce jour. Or, j'aimerais à poser une simple question. Pourquoi ces choses sont-elles défendues le dimanche? Ce n'est certainement pas parce qu'elles sont malhonnêtes; ce n'est pas parce qu'elles troublent la paix; ce n'est pas parce qu'elles causent du préjudice physique à quelqu'un. Alors pourquoi sont-elles défendues? Nous le demandons encore une fois. On ne peut donner qu'une réponse vraie à cette question, et cette question est: ces choses sont regardées comme irreligieuses si elles sont faites le dimanche.

Le tort causé par ces choses, si, en vérité, quelqu'un a souffert de quelque tort, est d'un caractère purement spirituel ; mais le Dominion du Canada n'est pas un gouvernement spirituel. C'est le meilleur gouvernement du monde, mais il n'a pas encore atteint le dégré de perfection qui le rend compétent dans l'administration des choses spirituelles, tel que le péché en général et la profanation du jour du Sabbat en particulier.

L'usage qu'on fera de cette loi.

Si ce bill devient lpi, il n'en résultera qu'intolérance et persécution religieuse. Dans le Dominion du Canada, il y a des milliers de personnes qui observent le samedi comme étant le Sabbat, au lieu du dimanche, le premier jour de la semaine. Ils font cela consciencieusement, et cette pratique religieuse est sanctionnée par l'un des dix commandements. Ces gens sont paisibles et craignent Dieu; et les statistiques de l'honorable ministre de la Justice démontrent qu'il y a beaucoup moins de criminels parmi eux que parmi toute autre classe du Dominoin du Canada, mais si ce bill devient loi il privera ces gens d'un sixième de leur temps, et conséquemment de leurs revenus dans la même proportion, sans contribuer en rien, soit au bien-être moral, soit au bien-être matériel du pays. Il est vrai qu'ils sont en minorité, mais la conscience de la minorité est aussi sacrée à leur point de vue que le sont les scrupules de conscience de la majorité. Ce bill ne fait pas d'exception en faveur de ces gens, bien que le premier article d'exception de ce bill soit en faveur de ceux qui l'ont rédigé, prouvant ainsi qu'ils ne veulent pas accorder aux autres les privilèges qu'ils réclament pour eux-mêmes.

Afin de démontrer que nous ne combattons pas un fantôme, et que ce bill, s'il devient loi, engendrera les conflits de sectes, l'intolérance et la persécution religieuse, je désire appeler l'attention du comité sur quelques faits :—

Le 20 de mars, une députation de ministres de l'Evangile se présentait chez le premier ministre dans l'intérêt de ce bill du dimanche. Un des leurs lut un mémoire, demandant que le bill fut adopté sous sa forme actuelle. Cette députation protesta contre les exceptions faites en faveur de ceux qui observent le sabbat du septième jour suivant le précepte du quatrième commandement, démontrant ainsi que ces soit disant ministres de l'Evangile—et ce sont ces hommes qui ont exercé plus d'influence

ANNEXE No 1

que tous les autres sur la rédaction de ce bill et sa présentation devant le parlement—ces prétendus ministres de l'Evangile, de la paix sur la terre aux hommes de bonne volonté", ces hommes ne veulent pas accorder à leurs concitoyens le piètre avantage de la tolérance.

Il y a près de cent ans, à la Chambre des lords d'Angleterre, on a fait la déclaration suivante: "Il fut un temps où l'on implorait la tolérance comme une faveur. Puis on en vint à la réclamer comme un droit. Mais à présent on la méprise comme une insulte". Les temps sont changés, et à l'ouverture du vingtième siècle, le plus grand de tous les siècles, et dans le beau Dominion du Canada, la terre la plus belle et la plus prospère; beau, à cause de l'étendue sans bornes de son sol fertile, offrant des foyers libres aux persécutés et aux opprimés du vieux monde; prospère à cause de ses ressources illimitées, offrant aussi un placement profitable au capital et au travail de sa population industrieuse, et par-dessus tout à cause des principes de liberté civile et religieuse qui ont guidé ces nobles hommes d'Etat dans la législation qui a jusqu'ici accordé sur son territoire, à tout homme, quelle que fut sa race, quelle que fut sa croyance religieuse, le privilège d'adorer Dieu suivant la règle de sa propre conscience. Ici, dis-je, où les grands principes de liberté et de vérité ont pu s'épanouir et se développer dans toute leur splendeur, faisant régner chez le peuple de la classe moyenne une atmosphère de confort et de luxe, jadis uniquement réservée aux rois et aux nobles, parce que l'intolérance et la persécution religieuse étaient les principes qui prévalaient dans chaque pays; ici, dis-je, dans ce beau pays, au commencement du vingtième siècle, de soi-disant ministres de l'Evangile de Notre-Seigneur et Sauveur Jésus-Christ, ont tellement oublié cette histoire affreuse écrite en caractères de sang; ils ont tellement mis en oubli les leçons de Celui qui a enseigné la grande loi primordiale, qu'ils se sont présentés devant un corps d'hommes d'Etat pour protester contre cette prétendue insulte.

Il y a plus, en réponse aux représentations de cette députation, notre honorable premier ministre lui a dit que le devoir du gouvernement était d'écouter tout le monde, y compris la minorité. De fait, a-t-il dit, le gouvernement est obligé de prendre le parti de la minorité parce que c'est la minorité. Il faut donner franc jeu à tous.

Honneur à notre premier ministre ! Honneur à son honorable collègue, le ministre de la Justice. Fidélité à la Couronne d'Angleterre. Fidélité au gouvernement du Dominion; mais en leur rendant cet hommage nous ne pouvons oublier que nous sommes tous sujets du Grand Roi, et qu'il nous a exhorté de rendre à César ce qui appartient à César et de rendre à Dieu ce qui est à Dieu, et le Septième Jour est le Sabbat du Seigneur ton Dieu, et non le Sabbat de César, non le Sabbat du gouvernement du Dominion.

Une autre circonstance qui démontre que ce bill conduira à l'intolérance et à la persécution religieuse. Il y a quelque temps l'Association Internationale de Liberté Religieuse expédia un certain nombre de lettres adressées à quelques-uns des hommes d'affaires et des hommes de profession de la Confédération canadienne, et quelques-unes furent aussi adressées au clergé. Cette lettre renferme un petit traité intitulé: "Appel au peuple chrétien du Canada". Ce traité ne fut pas adressé aux membres du parlement, et l'association n'avait pas l'intention de leur en envoyer un. Mais les promoteurs de ce bill craignant que l'association n'eut fait quelque travail de propagande de ce genre, et que les mœurs des honorables sénateurs et des membres du parlement ne fussent corrompues par la lecture de pareils imprimés, se hâtèrent de préparer une lettre circulaire et de l'envoyer à chacun de ces honorables messieurs, les mettant en garde contre cette formidable brochure de huit pages.

Si les membres de ce comité ont considéré qu'il valait la peine de prendre le temps de lire cette circulaire dont une copie avait été envoyée à chacun d'eux, ils n'ont pu manquer de remarquer qu'elle avait entièrement trait à des personnalités. On n'a rien fait pour répondre aux arguments de la brochure, à laquelle on a dû attribuer quelque importance, sans quoi l'on n'aurait pas si précipitamment envoyé la

lettre aux honorables sénateurs et aux membres du parlement. Et puisqu'ils considèrent les arguments de cette brochure comme ayant suffisamment d'importance pour les induire à mettre en garde les honorables sénateurs et les membres du parlement contre elle, nous avons décidé de leur en envoyer à chacun un exemplaire, en y joignant aussi copie de la lettre circulaire pour la comparaison.

En marge de l'une de ces circulaires qui m'ont été adressées, les mots suivants, ou il est facile de reconnaître le style d'un ministre pratiquant de l'Evangile:—

" On brûla les écrits de E. Leland dès qu'on en eut lu quelques pages. Nous n'avons que faire de leurs balivernes au Canada. Qu'ils s'en retournent, emmenant avec eux leurs rares adeptes."

Un tel langage révèle l'esprit d'intolérance dont ces hommes sont animés, et lorsqu'ils montrent un esprit si intolérant avant d'avoir décrété la loi, que pourrons-nous attendre d'eux une fois cette loi décrétée? Cependant, c'est cette classe l'hommes qui exerce assez d'influence auprès du gouvernement fédéral pour faire soumettre ce bill au Parlement. Ce sont ces hommes qui emploient leur influence à faire en sorte que ce bill devienne loi.

Les promoteurs de ce bill ont admis que tout homme dans le Dominion du Canada a le droit sacré de se reposer et d'adorer Dieu le jour du Seigneur; et que leur but en encourageant ce bill est de leur assurer la jouissance de ce droit.

Or j'ai l'honneur de déclarer à cet honorable comité, et la vérité de cette déclaration s'impose d'elle-même à l'esprit de tout homme bien pensant, que nul homme dans le Dominion du Canada, ni même ailleurs dans le monde entier, ne peut en aucune manière avoir le droit sacré de se reposer le jour du Seigneur, ou tout autre jour, sans avoir en même temps le droit également sacré de ne pas se reposer s'il ne désire pas le faire, mais préfère employer ce temps à travailler ou à s'amuser.

Un droit est la liberté de choisir entre faire et ne pas faire; et lorsque cette liberté de choix n'existe pas, il s'en suit nécessairement qu'il ne saurait exister aucun droit. Par exemple, tout homme a le droit de devenir homme de profession, homme d'affaires ou ouvrier, parce qu'il a le privilège de choisir entre ces diverses occupations. Mais de quelle espèce de droit pourrait-il jouir si son genre d'occupation lui était imposé par la loi, et s'il n'avait par le choix en l'espèce.

De même, tout homme a le droit sacré de se reposer le jour du Seigneur, tout simplement parce qu'il a la liberté du choix en l'espèce; mais lorsque ce repos est entravé par la loi contre sa volonté, au lieu de lui assurer son droit sacré de prendre un repos le jour du Seigneur, elle le prive réellement de ce droit. Il se repose le jour du Seigneur, non parce qu'il a le droit sacré de le faire, mais parce qu'il n'ose pas faire autrement. Son droit sacré a été changé par l'Etat en un devoir arbitraire; et si nous admettons le principe soutenu par ce bill, il devient un devoir à l'accomplissement duquel les promoteurs du bill se donnent pour mission de présider.

Honorables messieurs du comité, comme individus, voulez-vous que votre droit sacré de vous reposer le jour du Seigneur soit changé par la loi en un devoir arbitraire envers le gouvernement fédéral, et que l'accomplissement de ce devoir soit soumis au bon vouloir d'un corps d'inquisiteurs qui s'est constitué lui-même dans le dessein de voir à ce que ce devoir soit accompli convenablement? Nous savons, honorables messieurs, que vous ne le voulez pas. Pour cette raison, nous vous prions de nous accorder le privilège dont vous voudriez jouir vous-mêmes.

Des personnes de toutes les parties de la Confédération canadienne, représentant diverses organisations et industries, se sont présentées devant ce comité dans l'intention de protester contre ce bill. Chacun de ces messieurs a le droit sacré de se reposer le jour du Seigneur, et ce droit renferme également le droit sacré de ne pas se reposer en ce jour s'il préfère travailler. Et cependant, ces messieurs sont obligés de se présenter devant ce comité comme des mendiants sollicitant la tolérance, le suppliant de leur accorder le simple privilège d'exercer leurs droits sacrés. Voici les boulangers, les mouleurs, les employés de chemins de fer, et qui sais-je encore, implorant la tolérance, demandant qu'il leur soit permis de boulanger leur pain, d'imprimer leurs jour-

naux, de mettre en marche leurs trains, en un mot, demandant le privilège de vaquer à leurs affaires tel jour, lorsqu'ils ont le même droit sacré inaliénable de l'exercer ce jour-là comme tout autre jour de la semaine.

Quand ces messieurs ont-ils délégué à leurs représentants au Parlement leur droit de se reposer le jour du Seigneur? Jamais. Le droit de se reposer le jour du Seigneur est inaliénable, et ne peut pas plus être conféré par le parlement fédéral que ne peut être le droit sacré de manger ou de dormir.

Il est bien vrai que dans toutes ces choses que nous avons mentionnées et dans d'autres encore les hommes sont protégés par la loi. Comme, par exemple, l'emplacement d'une maison d'affaires nuisible à la santé, tel qu'un abattoir, ou une tannerie, est prohibé dans une région habitée, vu que la vie des habitants peut être mise en danger. La falsification des aliments est aussi prohibée par la loi.

Mais protéger le citoyen contre les torts qui peuvent lui être causés par des gens malintentionnés ayant recours aux moyens que nous avons indiqués plus haut, est une chose bien différente de celle qui consiste à lui prescrire par la loi le genre et la quantité de nourriture qu'il doit manger, le temps où il doit la manger, la durée exacte de sommeil qu'il doit prendre et l'heure où il doit le prendre; cependant c'est exactement ce que ce bill du dimanche fera par rapport au repos. Au lieu de protéger un homme dans son droit inaliénable de se reposer quand et comme il lui plaît, il prescrit la durée exacte du repos qu'il doit prendre chaque semaine, selon le bon plaisir d'un tiers; il spécifie les heures exactes où il doit prendre ce repos; il prescrit la manière dont il doit prendre son repos sous peine d'amende ou d'emprisonnement. Et les gens que je représente désirent protester solennellement contre l'adoption de ce bill.

Si quelqu'un doute du fait que ce bill tend à une législation religieuse, qu'il lise les extraits suivants de l'*Evening Citizen* d'Ottawa, édition du 21 février. Si quelqu'un doute du fait que ce bill, lorsqu'il sera devenu loi, conduira à la persécution religieuse, qu'il lise ces extraits. Que ceux qui ont quelque influence auprès du gouvernement, si faible qu'elle soit, lisent ces extraits, et qu'ils emploient cette influence à empêcher de maculer les pages, jusqu'ici sans taches, des statuts fédéraux.

S'il y a des gens qui se rappellent le temps de l'esclavage américain, lorsque ces belles provinces du Canada offraient un refuge assuré aux hommes de couleur contre l'avarice et la tyrannie de ceux qui prétendent vivre à l'ombre des plis protecteurs de ce drapeau qui flotte sur une "terre de liberté"—s'il y a de ces gens, qu'ils lisent l'*Evening Citizen*, et avant que le rouge de la honte soit disparu de leur front, qu'ils élèvent leurs voix pour protester solennellement contre cette loi inique du dimanche.

Double contravention.—Un boulanger juif a fait du pain le samedi et l'a vendu le dimanche.

"Moses Richstone, rue York, a été condamné à payer $3 d'amende et $2 en cour de police ce matin pour livraison de pains à ses pratiques, le dimanche, et en le condamnant, le magistrat O'Keefe lui a fait remarquer qu'il aurait été traité avec plus de douceur s'il n'avait pas en même temps transgressé les lois de sa propre croyance en boulangeant le pain le samedi, le sabbat des Hébreux. Voici ses paroles:—

"Vous avez enfreint vos propres lois religieuses de même que celles de votre pays. Si le pain avait été fait le vendredi, j'aurais pu me montrer moins sévère envers vous, mais vu les circonstances, je vous condamne à $3 d'amende et $2 de frais, et je vous avertis de ne pas récidiver."

Y a-t-il une loi dans les statuts municipaux de la ville d'Ottawa qui défende à un Juif de boulanger le pain le samedi, et une autre loi lui défendant de le vendre le dimanche, le magistrat ayant déclaré, en pleine cour, qu'il s'agit, en l'espèce, de deux lois religieuses.

De quel droit un magistrat peut-il condamner à l'amende un homme pour avoir boulangé du pain le samedi, lorsqu'il n'y a aucune loi qui le défend, et lorsqu'il est assermenté pour administrer les lois d'une manière impartiale? Qu'est-ce que cela fait à ce précieux magistrat que, quelqu'un qu'il considère comme un criminel,

observe ou n'observe pas une forme quelconque de culte religieux? Il exerce son mandat comme ministre de la loi du pays pour punir les criminels, et non les pécheurs. Mais le fait de vendre un pain à un client qui en a besoin n'est pas un crime, quel que soit le jour de la semaine où cette vente a lieu.

Lorsqu'un magistrat prend sur lui d'imposer une amende à quelqu'un dont le seul tort est le mépris d'une pratique religieuse en laquelle il n'a pas foi, et ensuite de doubler l'amende parce qu'il méprise une autre pratique religieuse qu'il professe de croire, mais en laquelle le magistrat ne croit pas, il est grandement temps pour les gens de s'alarmer de cette parodie de la justice et d'employer toute leur influence pour s'opposer à l'adoption d'une loi qui met le contrôle des libertés d'autrui à la merci de pareils hommes.

Ce boulanger était un pécheur parce qu'il avait violé la loi de Dieu, mais il n'était certainement pas un criminel. Il croit à la circoncision, qui est autant une partie de la loi judaïque que l'est l'observance du septième jour, le sabbat. Si ce digne magistrat avait certifié que sa victime avait aussi méprisé cette partie de la loi, lui aurait-il imposé encore une autre amende? Il a tout autant le droit de condamner à l'amende un Juif non circoncis pour sa non circoncision, qu'il a celui de lui imposer, comme il l'a fait, une amende pour n'avoir pas observé le sabbat du septième jour.

Sachant que de telles choses existent, n'est-il pas grandement temps que le peuple du Canada proteste énergiquement contre le décret de toute autre loi semblable.

Messieurs du comité, je parle au nom de la justice, au nom de nos institutions libres, au nom des gens inoffensifs, craignant Dieu et servant Dieu, que j'ai l'honneur de représenter, et enfin, honorables messieurs, je plaide au nom du Dominion du Canada, pour que ce bill ne passe pas, et que cette tache ignominieuse ne vienne pas souiller l'écusson de notre glorieux pays.

M. MACDONELL.—Si vous avez l'intention de commencer à présent l'audition des témoignages, j'aimerais à vous dire qu'il y a ici un certain nombre de messieurs de Toronto—ils sont ici depuis deux jours—représentant l'Association des Maîtres Boulangers, et vu que leurs témoignages ne seront pas très longs, nous devrions les entendre à présent, afin qu'ils puissent retourner chez eux ce soir.

M. FITZPATRICK.—On m'informe que certaines demandes vont être faites ; réglons d'abord l'ordre des procédures.

H. T. CHASE-CASGRAIN, C.R.—A la dernière assemblée du comité, j'ai dit que je serais prêt à donner les noms des compagnies de chemins de fer que je représente avec M. Chrysler. Ce sont le Pacifique Canadien, le Grand-Tronc et le Canadian-Northern. En faveur de ces chemins de fer, je demanderais qu'un jour spécial de la semaine fut fixé pour les entendre. Ils ont un cas très important à soumettre au comité, et les intérêts importants qu'ils ont en mains sont tels qu'ils n'ont pas encore eu le temps de préparer leur cause aussi complètement qu'ils l'auraient désiré pour la présenter devant le comité. Je demanderais, cependant, si le comité en a le pouvoir, de fixer un jour spécial de la semaine prochaine pour qu'ils puissent être entendus. Je crois qu'en agissant ainsi nous pourrions préparer notre cause d'une manière plus expéditive.

M. JOHN G. O'DONOGHUE.—Je représente le conseil fédéral des Arts et Métiers. Nous avons déjà appuyé ce bill d'une manière générale. Nous ne désirons pas être entendus d'avantage sur ce sujet, à moins qu'une occasion se présente.

M. le PRÉSIDENT.—Avez-vous quelques mémoires?

M. O'DONOGHUE.—Non.

M. le PRÉSIDENT.—Cela nous épargnerait du travail si vous pouviez nous donner quelques notes, démontrant que vous appuyez le principe du bill.

M. G. LYNCH STAUNTON, C.R.—Comme représentant les intérêts des aciéries *Algoma Steel Company, Canadian Iron and Furnace Company, Hamilton Steel Company, Canadian Copper Company*, John McDougall et plusieurs autres, j'ai préparé un amendement que je crois être absolument essentiel à la continuation de ces industries et qui devrait être adopté. Il y a une compagnie que je représente——

ANNEXE No 1

M. FITZPATRICK.—Je ne veux pas intervenir, mais je comprends que vous voulez faire amender le paragraphe (f) de l'article 4?

M. STAUNTON.—Oui. Nous disons que cet article tel que rédigé offre un appel au Conseil privé pour chaque adjectif qu'il contient, et nous croyons, en somme que ces adjectifs devraient être retranchés de cet article, lequel devrait se lire comme suit:—

"D'allumer ou d'entretenir les feux, ou de faire des réparations, ou des travaux d'entretien ou autres travaux, lorsque ces feux, réparations ou travaux sont essentiels à un procédé de fabrication dont la nature est telle, qu'en ne faisant pas ces travaux le jour du Seigneur, ce procédé ne pourrait fonctionner d'une manière continuelle et certaine durant les six autres jours de la semaine".

Ce paragraphe s'applique aux réparations et à l'entretien des fourneaux et autres industries. Ensuite, je désire ajouter un paragraphe devant être désigné comme étant le paragraphe (*j*), et exemptant spécialement la fonte et l'affinage des métaux et minéraux, la fabrication du combustible nécessaire à ces industries et autres opérations qui en dépendent nécessairement. La loi de l'observance du dimanche telle que nous la comprenons tend à permettre les travaux nécessaires le jour du Seigneur et d'empêcher tout travail qui n'est pas nécessaire. Notre but en rédigeant ainsi ce paragraphe est de rendre applicable seulement aux opérations de nos différentes industries qui sont nécessaires au succès de ces opérations. C'est que le bill tel que maintenant rédigé entraîne la nécessité de maintenir ces travaux en activité jusqu'à 1.20 heure après minuit le samedi. Si l'on ferme à 5 ou 6 heures de l'après-midi comme c'est l'habitude, le bill ne s'applique pas le moins du monde à ces industries. Or, il n'est pas juste qu'il y ait un paragraphe metttant nos affaires absolument en dehors de la catégorie que vous avez l'intention d'exempter. Vu l'opposition que nous aurons ici, et vu que, commercialement parlant, il n'est pas profitable de travailler le dimanche, à moins que vous ne puissiez nous aider en adoptant un paragraphe comme celui que nous avons rédigé ce bill fera un grand tort à nos affaires. Je vais vous en donner un exemple. Dans la fabrication de l'acier, prenez les fourneaux à foyers ouverts, ils sont en opération jusqu'à leur fermeture le samedi, mais ils sont chauffés à blanc, et il est nécessaire de les laisser refroidir avant que les hommes puissent y entrer pour les réparer, le dimanche. Ils les réparent, et dans la nuit du dimanche, les feux sont rallumés; autrement les travaux ne pourraient pas commencer le lundi. A Hamilton, nous avons placé $2,000,000 dans un établissement que nous serions obligés de fermer si nous ne pouvions pas faire les réparations le dimanche, parce que, au point de vue industriel, il nous serait impossible de réussir en ne travaillant que cinq jours par semaine.

M. LE PRÉSIDENT.—Nous avons déjà un mémoire à cet effet. Aurez-vous quelque autre amendement à proposer?

M. STAUNTON.—J'ai remis mon amendement au comité, et c'est celui que nous croyons nécessaire pour cela. Pendant que je suis ici, permettez-moi de vous faire une recommandation; j'ai remarqué dans le paragraphe (*b*) vous permettez la vente des drogues comme remèdes. Une chose qui est tout aussi importante que les drogues et les médecines, c'est le lait, et il n'y a aucun paragraphe qui en permette la vente. Je crois que nous devrions ajouter cela, parce que tout le monde sait que le lait doit être livré le dimanche.

M. FITZPATRICK.—Ceci a été considéré et réglé par un amendement plus général.

M. STAUNTON.—Les laminoirs sont dans la même catégorie. Je parle en faveur de ces fabricants de fer.

M. FITZPATRICK.—Vous parlez virtuellement pour toutes les industries manufacturières.

M. STAUNTON.—Oui, du fer, de l'acier et du cuivre. Je crois que métaux est le nom générique qui comprend tous les minéraux et nous avons l'intention d'étendre suffisamment l'application de cet article.

M. FITZPATRICK.—Vous devrez nous laisser nous-mêmes faire un peu de rédaction en ces matières.

M. C. A. Moss.—Puis-je ajouter un mot? Je représente les industries de fer en gueuse d'Ontario et elles sont alliées aux intérêts déjà mentionnées. Leur cas est encore plus urgent.

M. Fitzpatrick.—Cet amendement fera-t-il leur affaire?

M. Moss.—Je le crois.

M. Macdonell.—Je propose que les représentants de l'Association des maîtres boulangers soient entendus.

M. H. H. Dewart, C.R.—Quant à ce qui regarde les boulangers, je suggérerais que M. Bredin qui représente l'association, soit entendu. Il est en état de vous expliquer la position de l'association au sujet de certains amendements proposés.

M. Marc Bredin.—Je vois que le temps de votre comité est précieux. Je n'en prendrai pas plus qu'il en faut pour déclarer que l'amendment mentionné par l'honorable ministre de la Justice, lorsqu'il a proposé la seconde lecture du bill pourvoyait à la "production de la nourriture pour la subsistance humaine". Cela nous donnera entière satisfaction.

M. Fitzpatrick.—Je crois que, au lieu de "production" il vaudrait mieux insérer le mot "préparation".

M. Bredin.—Je crois que le mot "production" atteint mieux notre but.

M. O'Donoghue.—J'ai reçu de très énergiques représentations de la part des ouvriers boulangers. Ils ont beaucoup souffert dans Ontario. Ils ont été inquiétés par les amendements qui ont été proposés, et l'on m'a prié de faire des représentations à ce sujet. Les boulangers de Toronto ne veulent pas que l'on touche à la législation existante dans Ontario.

M. Fitzpatrick.—Est-ce que cela ne serait pas réglé par l'amendement du bill relatif à la législation provinciale? Voyez l'article 15.

M. O'Donoghue (après avoir consulté le bill).—Je crois que probablement l'article 15 réglerait le cas en question.

M. C. M. Gripton.—Je représente les parcs Chautauqua et Grimsby. Depuis son ouverture, le parc Grimsby a été sous la conduite de plusieurs des meilleurs éducateurs et ecclésiastiques du pays, qui ont accordé leur plus grande considération aux efforts faits pour réduire le travail du dimanche à son minimum, et ce parc a, en conséquence, depuis trente ans mis en œuvre un système d'enseignement, dit système de Chautauqua au Grimsby Park en établissant un prix d'entrée au lieu de faire des collectes ou autre chose de ce genre, et par ce moyen un ou deux hommes suffisent à la besogne le dimanche. D'après la manière dont l'édifice a été construit, vous verrez qu'il serait impossible de procéder autrement. Si nous ouvrions nos portes au public comme nous y oblige l'article 7 de votre bill, nous serions envahis par les personnes en quête de plaisir plutôt que par celles qui viennent pour le culte ordinaire le jour du Sabbat. Nous avons dans une grande mesure modelé nos plans sur ceux du Chautauqua américain et nous nous sommes efforcés de faire ce que l'on pourrait appeler une université d'été, et non un parc ordinaire pour admission journalière. Les gens viennent y résider, y demeurent tout l'été pour profiter des avantages de l'éducation, et nous avons environ deux cents cottages occupés durant la saison par une population de 1,500 à 2,000 résidants. Si nous le comprenons bien, l'article 7 de l'acte nous forcera d'ouvrir nos portes le dimanche. Cela nécessitera l'emploi d'un bon nombre de constables, de gardiens et d'hommes de police, tandis qu'à présent deux hommes suffisent, l'un remplace l'autre, l'un va à l'office à une certaine heure du jour et l'autre à une autre heure. Je pourrais vous renvoyer à quelques-uns des messieurs qui ont été directeurs de notre compagnie.

M. Pringle.—Rien ne peut vous empêcher de tenir vos portes fermées le dimanche. Ce que vous voulez, c'est d'avoir le droit de les ouvrir et d'exiger un prix d'entrée. Vous voulez avoir un privilège spécial pour cette association.

M. Gripton.—Ceci s'applique à toute association où il y a célébration du service divin et pas autre chose. Nous voulons une exemption pour un simple service divin. Alors comme un témoignage de poids pour vous messieurs, je pourrais mentionner les

noms de quelques-uns des directeurs des années passées, tels que M. S. F. Lazier, C.R., qui est renommé par son travail sur le maintien du sabbat; le regretté juge Jones, qui a toujours pris une part active au travail relatif à la question de l'observance du dimanche et qui fut l'un des directeurs pendant plusieurs années; des hommes tels que le révérend Alexander Sutherland, qui fut pendant de longues années directeur de la compagnie et qui déploya la plus grande énergie pour diminuer le travail du dimanche et tenir les portes ouvertes; le révérend Alexander Burns, directeur du "Young Ladies College", Hamilton; le révérend John Philp; le révérend Manly Benson, qui fut non seulement l'un des directeurs durant plusieurs années, mais qui conduisit le service du dimanche pendant bien des années; Noah Phelps, dont le nom est honoré dans tout le district de Niagara.

M. FITZPATRICK.—Nous admettrons que tous les hommes vertueux doivent leur appui à cette institution.

M. GRIPTON.—Je tiens à vous faire savoir que nous avons fait l'ouvrage le dimanche avec à peine deux employés.

M. PRINGLE.—Vous voulez un privilège spécial pour votre association.

M. GRIPTON.—Pour toute association de ce genre. Si c'était une place d'été, elle serait envahie par les chercheurs de divertissements. Nous avons un parc ainsi qu'un temple pour les services religieux.

M. MACDONELL.—Vous voulez que votre association célèbre le service religieux sur la place publique?

M. GRIPTON.—Oui.

M. MACDONELL.—Cela aurait pour effet de rendre ce bill parfaitement inutile.

M. MILLER.—Quelle est votre propre occupation?

M. GRIPTON.—Mon occupation? Je n'en ai pas dans le moment. Je consacre la majeure partie de mon temps au Chautauqua.

M. MILLER.—Quelle était votre occupation?

M. GRIPTON.—J'étais dans les affaires de courtage d'assurance.

M. MILLER.—Etes-vous actionnaire de ce parc?

M. GRIPTON.—Oui.

M. MILLER.—Pour quel montant?

M. GRIPTON.—Oh! Pour un montant assez élevé.

M. MILLER.—Vous y êtes intéressé financièrement?

M. GRIPTON.—Oui.

M. MILLER.—Dans quel but cette association s'est-elle fait constituer légalement?

M. GRIPTON.—Dans le but d'établir une institution sur le modèle d'éducation estivale de Chautauqua, une université d'été, en somme, et plusieurs jeunes gens et jeunes filles l'ont fréquentée d'année en année, et comme un éducateur me le faisait remarquer récemment, tout jeune homme ou jeune fille qui a fréquenté cette institution pendant deux ou trois saisons y a reçu une éducation libérale.

M. FITZPATRICK.—Quelle est la limite d'âge?

M. GRIPTON.—Il y a encore de l'espoir pour vous.

M. MILLER.—Quel était le but des promoteurs, était-ce de la philanthropie ou voulait-on gagner de l'argent?

M. GRIPTON—Le but était de donner....

M. MILLER.—Quel était le but principal?

M. GRIPTON.—Je ne suis pas un de ceux qui étaient là au commencement. Le but principal selon les hommes tels que le Dr Fawcett et John Wakefield était l'éducation, mais naturellement, vous ne comprenez pas tout à fait qu'une affaire telle que le Chautauqua américain, a besoin d'un revenu pour réussir, et tout notre revenu, à bien peu d'exception près, a été employé pour améliorer l'enseignement et donner au public des cours supérieurs.

M. MILLER.—Vous désirez ouvrir votre parc le dimanche. S'il n'est pas ouvert le dimanche, quel sera le résultat qui vous intéresse le plus aujourd'hui—que vous ne recevrez pas de dividendes sur votre fonds, et que votre revenu en sera diminué, ou que vous ne pourrez pas faire le bien que vous désirz faire?

M. GRIPTON.—Ce qui nous intéresse le plus aujourd'hui? Je suis heureux que la question soit posée, car je crois pouvoir me justifier. Ce qui nous intéresse le plus est d'assurer la paix de notre sabbat et de n'être pas troublés au dehors par les amateurs de divertissements, qui ne viennent pas pour assister aux offices, mais pour passer le temps. Vous devez vous rappeler que ce n'était pas un parc ordinaire. Nous avons là une petite ville de 1,500 à 2,500 personnes.

M. MACDONALD.—Demeurent-ils tous dans vos murs?

M. GRIPTON.—Ceux-là sont en dedans et il y en a d'autres tout autour.

M. MACDONALD.—Dites-nous s'ils demeurent en dedans?

M. GRIPTON.—Ceux-là, oui.

M. MACDONALD.—Les personnes qui sont en dedans peuvent assister aux offices sans rien payer?

M. GRIPTON.—Certainement.

M. MILLER.—Si vous êtes obligés de fermer vos portes le dimanche, ceux qui sont en dedans des murs pourront entendre vos prédications?

M. GRIPTON.—Oui, monsieur.

M. MILLER.—Et ces gens de Hamilton au lieu de venir vous troubler, resteront chez eux dans leur propre ville.

M. GRIPTON.—Oui.

M. MILLER.—M. E. A. Chown est le secrétaire de votre association, n'est-ce pas?

M. GRIPTON.—Il est secrétaire.

M. MILLER.—La difficulté chez lui semble être surtout du côté des finances. Dans cette lettre, il dit: "Je puis vous dire confidentiellement que le *Grimsby Park, Limited,* est une compagnie à fonds social avec un capital autorisé de $50,000—$30,000 à 6 pour 100 de capital-actions, cumulatif et privilégié et $15,000 d'actions ordinaires payées. Les actions privilégiées avaient été émises en 1901 et ont rapporté 3 pour 100 l'année dernière, et la compagnie avait un découvert de $1,200. La compagnie doit payer 4 pour 100 sur une dette de $40,000 garantie par des obligations. Avec augmentation de la concurrence venant de Muskoka, il devient de plus en plus difficile de joindre les deux bouts". Voilà, je crois, le plus grand embarras?

M. GRIPTON.—Non, je ne crois pas que ce soit la difficulté principale.

M. MILLER.—C'est la seule difficulté dont parle M. Chown dans sa lettre?

M. GRIPTON.—La difficulté que je désire expliquer au comité est celle-ci. Nous ne voulons pas que notre dimanche soit profané sans nécessité; nous ne voulons pas être obligés de mettre plus de monde au travail par suite de l'affluence de ces grandes foules. Si les gens des pique-nique viennent en foule, il nous faudra plus d'hommes de police et de gardiens.

M. le PRÉSIDENT.—Quel est le prix d'entrée?

M. GRIFTON.—Le prix d'entrée est de 15 cents.

M. MACDONALD.—Ce n'est pas suffisant pour en défendre l'entrée contre le grand nombre de personnes qui veulent faire des pique-nique le dimanche?

M. GRIPTON.—Cela vous étonnerait. Nous avons cinquante années d'expérience.

M. MILLER.—M. Chown ajoute: "Nous sommes convaincus que les règlements du prix d'entrée sont si intimement liés à l'ensemble de nos affaires, que si l'on nous empêchait de recevoir un prix d'entrée le dimanche, cela occasionnerait une telle diminution de ce que nous encaissons les autres jours de la semaine, que nous serions très sérieusement embarrassés dans nos opérations".

M. GRIPTON.—Je pourrais vous expliquer ce dernier point.

M. MILLER.—Je crois que cela s'explique naturellement.

M. GRIPTON.—Par exemple, si les portes étaient ouvertes le dimanche, un parti entre le dimanche et y demeure peut-être jusqu'au dimanche suivant et mange tous nos profits peut-être sans le savoir.

M. PRINGLE.—Pouvez-vous nous dire si l'autre M. Chown est en faveur du bill? Ce M. Chown-ci y est opposé.

M. GRIPTON.—Je ne puis rien vous dire sur l'autre M. Chown. Je ne puis répondre pour lui, ni d'une façon ni d'une autre.

ANNEXE No 1

Maintenant ce qu'il faut, est ceci: Qu'il nous soit permis d'agir comme nous l'avons fait par le passé. Nous avons fait beaucoup pour cette partie du pays. Nous avons fait beaucoup pour le Canada, dans le champ de l'éducation en permettant au peuple d'écouter des hommes qu'ils n'auraient jamais voulu écouter autrement. Il y a quelque temps un membre du comité a formulé une objection disant que nous avions troublé les services locaux. Si vous examinez nos programmes, et c'est surtout pour cela que je les ai apportés aujourd'hui, vous verrez que nous sommes bien vus des ministres des églises du voisinage, et que plusieurs d'entre eux montent dans nos chaires chaque dimanche.

M. MILLER.—Voici un des programmes dont nous avons parlé?

M. GRIPTON.—C'en est un.

M. MILLER.—Sur la page extérieure, je vois que votre parc est annoncé comme étant la plus grande villégiature d'été du Canada?

M. GRIPTON.—Oui.

M. MILLER.—Ensuite je vois dans l'annonce que vous publiez: Ombrages rafraîchissants de la forêt. Plage Magnifique. Beaux parterres. Grand jeu de tennis. Nouveau jeu de boule. Cours kindergarten. Cours d'entraînement physique. Terrains pour pique-nique, avec tables, balançoires, etc. Endroits splendides pour canotage, bains et pêche. Et pour finir viennent les classes d'éducation, programme insurpassable. Absolument rien au sujet des prédications des ecclésiastiques dont on nous a parlé. Alors il continue: Marché journalier, légumes et fruits frais, magasin d'épiceries et provisions.

Un honorable MEMBRE.—Rien à boire?

M. MILLER.—Non, mais il y a quelque chose à manger. "Crème glacée et salle pour collation."

M. GRIPTON.—Nous avons tout cela. Ce sont des attractions pour nous faire connaître.

M. MILLER.—Ne pensez-vous pas que les prédicants que vous annoncez pour le dimanche sont aussi annoncés comme *attractions* afin d'arriver à augmenter le nombre des entrées à 15 cents?

M. GRIPTON.—Non, pour cette raison-ci: Cette objection a été soulevée il y a quelques années par la congrégation et nous y avons répondu. Si vous consultez notre programme, et c'était une des raisons pour lesquelles j'étais si désireux de le faire examiner par le comité, vous verrez qu'il utilise les bons talents locaux. Les prédicateurs qui viennent de loin et dont la réputation peut attirer les excursionnistes sont annoncés pour les jours de semaine. Telle a été la méthode depuis des années. Il y a quelques années nous avons pu mériter ce reproche, mais pas maintenant. Il va sans dire que si un homme important venait d'Ottawa, il troublerait quelques-unes des congrégations.

M. MILLER.—Etes-vous, vous-même un homme religieux, un membre de l'église?

Honorable M. FITZPATRICK.—Je m'oppose à cette question.

M. MILLER.—Je vais vous dire où je veux en venir, c'est à ceci: Je veux demander au témoin s'il n'a jamais entendu dire que l'on prêche l'Evangile aux pauvres ?

M. GRIPTON.—Oui, je l'ai entendu dire, mais je ne crois pas, M. le Président, que l'on puisse me forcer à suivre un cours régulier de catéchisme.

M. le PRÉSIDENT.—Vous pourriez demander à l'honorable député s'il n'a jamais prêché pour une collecte.

M. GEOFFRION.—Ne croyez-vous pas que vous obtiendriez plus de sympathie si vous ouvriez votre parc seulement pour donner à la population pauvre, qui travaille toute la semaine, une occasion d'y aller au lieu de dire que vous voulez tout simplement donner un cours d'instruction religieuse?

M. GRIPTON.—En dehors de Grimsby Park, il y a ce que vous pouvez appeler un petit village dispersé le long du parc, et dans la saison des fruits, un grand nombre de personnes éloignés y viennent et relèvent du service de Grimsby Park pour les fins du culte religieux, et si les portes étaient toutes grandes ouvertes, elles pourraient y

entrer. Mais avec les autres, nous aurions des foules, des pique-niques, ce que nous voulons éviter. Il s'agit de nous permettre d'ouvrir ou de fermer nos portes. Si vous fermez les portes, vous enlevez à ceux du dehors l'occasion d'entrer. Si vous décidez de faire fermer nos portes il en résultera des conséquences très sérieuses.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Nous ne décidons rien de semblable.

M. GRIPTON.—Avec une population, à l'intérieur, de 1,500 à 2,500, il se présente des cas d'urgence où il faut permettre aux gens d'entrer et de sortir, et s'il n'est pas permis aux gardiens de nos postes d'être là le dimanche pour empêcher ou permettre cela, il en résultera de très graves inconvénients.

M. MACDONALD.—Il n'y a aucune raison pour que vous n'ayez pas de gardiens aux portes le dimanche, afin d'en interdire l'entrée aux personnes que vous ne voulez pas admettre sans rien exiger, pas plus que s'il s'agissait du travail d'un domestique chez son patron.

M. MILLER.—Ou d'un homme de police?

M. le PRÉSIDENT.—Ou du sacristain d'une église ?

M. GRIPTON.—Il y a encore un autre point dont je veux vous entretenir au sujet des gens qui entrent dans le parc. Un homme peut venir le lundi, le mardi, ou tout autre jour. Beaucoup d'entre eux viennent y passer plusieurs semaines. Si un homme entre tel jour de la semaine et que l'entrée est gratuite le dimanche, il sera très facile de partir. Sur les trains de chemins de fer qui arrivent ou partent d'Ottawa, s'il était interdit de recevoir ou d'examiner les billets le dimanche, il y aurait un grand nombre de personnes qui trouveraient très commode de voyager ce jour-là. Si nous fermons nos portes le dimanche, toutes les personnes à l'intérieur, seront forcées de renoncer au service divin ou de prendre le convoi pour aller ailleurs, ce qui entraînerait une profanation encore plus grave du sabbat. Nous n'employons pas plus de deux hommes, et cela seulement durant une partie du temps. Ils se relèvent ordinairement l'un l'autre. Tout autre moyen et nous y avons mûrement réfléchi,—nécessiterait l'emploi de huit à dix hommes.

M. MILLER.—Je vous ai demandé si vous étiez membre de l'église. C'est là une affaire qui ne me regarde ou ne m'intéresse qu'en ceci : Je voulais savoir si vous-même, vous êtes en faveur de la fidèle observance du jour du sabbat?

M. GRIPTON.—Eh bien, j'y répondrai comme suit : Je suis en faveur de la fidèle observance du jour du sabbat. L'agitation en faveur du jour du seigneur a toutes mes sympathies. Je sympathise avec la *Lord's Day Alliance*, mais lorsque je crois qu'elle se trompe, je ne suis plus avec elle. Je suis l'un des membres de la *Lord's Day Alliance,* je crois que c'est le vrai nom.

M. MILLER.—Eh bien, alors puisque vous êtes en faveur de la meilleure observance du jour du seigneur——

M. GRIPTON —Je crois qu'elle commet une erreur.

M. MILLER.—Ne voyez-vous pas que la requête que vous faites pour faire amender ainsi cette législation pour vous permettre de continuer cette entreprise de parc, évidemment dans le dessein d'augmenter votre revenu ou de l'empêcher de diminuer, nous rend très difficile la tâche de résister à de semblables attaques de la part d'autres personnes qui pour de semblables raisons, c'est-à-dire, parce qu'elles craignent la diminution de leurs revenus—désirent aussi faire amender l'acte pour leur propre avantage ? Ne croyez-vous pas que par là vous affaiblissez la cause de l'observance du dimanche.

M. GRIPTON.—Pas si un amendement est introduit tel que je le suggère.

M. GEOFFRION.—Avez-vous un amendement?

M. GRIPTON.—Je croyais que vous aviez en mains l'amendement que j'ai suggéré. Cependant, je vous le communiquerai un peu plus tard.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Quelle en est la substance?

M. GRIPTON.—Que là où le service est célébré par un ministre régulièrement ordonné.

M. PRINGLE.—Si je comprends bien, la proposition est que nul n'aura le droit d'ouvrir un terrain d'amusements ou camp à moins qu'on y célèbre un service religieux.

ANNEXE No 1

M. GRIPTON.—Je voudrais que cela fut limité aux services religieux, à la stricte observance religieuse du jour du Seigneur.

M. le PRÉSIDENT.—Vous feriez mieux de déposer votre amendement.

M. GRIPTON.—On m'a fait une question à laquelle je voudrais répondre. Nous ne nous plaindrions pas trop si vous nous protégiez en décrétant: qu'il sera légal pour les gardiens de nos portes d'examiner les billets à la sortie des gens. Voyez-vous, ces billets constituent notre unique revenu.

M. PICHÉ.—Vous pourriez vendre les billets le samedi et non le dimanche?

M. GRIPTON.—Un homme entre le lundi et sort le dimanche. Il n'a qu'un billet d'admision. Peut-être est-il entré le dimanche précédent—et si les gardiens de nos portes ne peuvent être à leur poste pour examiner et collecter les billets s'ils sont expirés, ce serait la ruine financière. Les affaires du dimanche ne sont après tout qu'une chose peu importante, de fait, elles ne représentent qu'une bagatelle. Si vous le désirez, je vous fournirai le total des recettes provenant des admissions de chaque dimanche pendant les deux dernières années.

M. le PRÉSIDENT.—Y a-t-il d'autres personnes qui désirent être entendues?

M. W. H. THURSTON.—Je vous dirai qu'il me fait plaisir d'avoir le privilège de me présenter devant vous pour vous exposer nos vues sur cette matière très importante du sabbat. Nous nous opposons au principe du bill, le croyant une législation religieuse. J'ai l'honneur de vous présenter M. Folinsbee qui parlera dans l'intérêt de notre association.

M. FOLINSBEE.—Je me présente devant cet honorable comité.

Par M. Macdonald:

Q. Etes-vous un citoyen canadien?

M. FOLINSBEE.—Oui, monsieur, je suis un descendant d'un *U. E. Loyalist* et je suis né sujet de Sa Majesté.

M. MACDONALD.—Demeurez-vous au Canada maintenant?

M. FOLINSBEE.—Je demeure à Strathroy. Je suis avocat. Nous pouvons nous dispenser devant cette honorable assemblée de discuter s'il s'agit ou non d'une question religieuse grâce aux remarques faites par l'honorable M. Fitzpatrick en introduisant le bill. Les statuts dont il a parlé démontrent qu'en Canada nous avons la garantie que la liberté religieuse est un des principes fondamentaux de notre constitution et je fais de cette admission la base de mon argumentation devant vous aujourd'hui.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. FOLINSBEE.—Il n'y a pas de doute à ce sujet; c'est pourquoi je ne veux pas perdre de temps à le discuter. Mais il y a des gens dont le nombre s'élève à plusiurs milliers, de quatorze à quinze mille, représentés devant vous par des pétitions, en opposition au bil, et il y en a beaucoup plus qui voudraient faire de même. Les Juifs du Canada, au nombre d'environ 50,000, sont aussi, je crois, opposés au bill. Mais en ce moment, je ne viens parler qu'en faveur des Adventistes du septième jour. Nous disons en effet que le bill porte atteinte à notre liberté religieuse. Il y a deux partis dans le Canada aujourd'hui sur cette question religieuse que le bill atteint. L'un des partis croit à l'observance religieuse du septième jour qui est le sabbat et l'autre croit à l'observance religieuse du dimanche. L'un des partis est soumis à la parole de Dieu telle qu'exprimée dans le quatrième commandement qui désigne le septième jour comme étant le sabbat. Ces hommes sont consciencieux, ils croient que Dieu leur a commandé d'observer seulement le septième jour qui est le sabbat du Seigneur, et ils n'osent pas lui désobéir. C'est leur croyance. Les convictions religieuses de ces gens leur sont plus chères que la vie. En un sens, ce n'est pas une question d'argent, c'est une question de liberté religieuse. Or, ce projet de loi désigne le premier jour de la semaine.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Je ne sache pas que ce soit une question de liberté religieuse. La liberté religieuse serait engagée si nous cherchions à empêcher les gens d'observer religieusement le jour qu'elles désirent observer.

M. FOLINSBEE.—J'arrive à ce point. La bataille a été engagée pendant quelques années aux Etats-Unis comme au Canada. Dans les Etats de l'Union, il y en a trois qui n'ont pas du tout de loi du dimanche et il y en a quatorze ou quinze ou peut-être plus qui ont un article d'exemption en faveur des Adventistes du septième jour.

M. PRINGLE.—Voulez-vous me dire si la loi dans l'Etat de New-York qui se lit comme suit: "Le dimanche, il ne se fera aucun ouvrage ou travail servile, à moins que le travailleur du dimanche observe uniformément un autre jour comme jour de fête et ne trouble pas les autres qui observent le dimanche comme jour consacré au Seigneur". Est-ce que cet article prévoit le cas des Adventistes ?

M. FOLINSBEE.—Je crois que c'est à peu près cela. Cependant, les Adventistes du septième jour ne demandent pas d'exemption. Ils vous disent simplement : "Ne portez pas atteinte à nos libertés religieuses". Nous n'intervenons pas dans votre législation au sujet du premier jour de la semaine, en ce qui concerne les autres. S'ils ont besoin de cette législation pour rester fidèles à leurs principes, quant à nous, nous n'en avons pas besoin. Nous croyons que la parole de Dieu est suffisante et nous n'avons nullement besoin de loi touchant le sabbat—c'est-à-dire le septième jour—nous l'observons. Mais nous prétendons que, lorsque vous choisissez entre deux partis religieux qui sont diamétralement opposés l'un à l'autre, et lorsque ce bill a émané jusqu'à un certain point du *Lord's Day Alliance,* qui est une organisation purement protestante.

M. MILLER.—Arrêtez, excusez-moi, est-ce vrai?

M. FOLINSBEE.—Je dis qu'il a émané.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Il y a quelque chose à dire en faveur de votre cause, mais pas à ce point de vue.

M. FOLINSBEE.—Voici que j'allais dire: ces gens ont fait revivre le bill, ou au moins se sont intéressés à sa préparation. Maintenant ils disent, "nous ne permettrons pas que l'on y fasse des changements" c'est du moins ce que je comprends, et je vais vous citer les faits. Ils disent: "Nous voulons que ce bill passe tel qu'il est". Si vous faites passer ce bill tel qu'il est, vous le mettez au pouvoir de ces hommes qui sont opposés au corps que je représente ici, vous leur donnez le pouvoir d'emprisonner ceux qui auront travaillé le premier jour de la semaine.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Je vous demande pardon de vous interrompre. Vous dites que nous intervenons dans vos croyances religieuses. Nous ne faisons pas cela. Nous disons que vous pouvez observer votre samedi ou septième jour comme vous l'entendrez. Je crois que votre argument est celui-ci. Du moins je suppose que c'est là votre argument—que, bien que, par suite de vos convictions consciencieuses vous soyez obligés de vous abstenir de travailler le jour de votre sabbat, d'après cette loi vous êtes obligés de vous abstenir de travailler le dimanche, et comme résultat de la loi, vous vous trouvez lésés jusqu'à un certain point. En conséquence, il y a empiétement sur votre liberté civile et non pas sur votre liberté religieuse.

M. FOLINSBEE.—Je vais citer votre propre argument à ce sujet. En introduisant le bill, on a dit qu'il n'était pas sage de mettre les convictions religieuses des gens en conflit avec leurs intérêts pécuniaires.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Oui.

M. FOLINSBEE.—Cela est vrai en ce qui concerne les partisans du premier jour de la semaine relativement à ce bill, parce qu'il empêchera tout partisan du premier jour de la semaine de profaner ce jour. Lorsque cet ordre est renversé, et lorsqu'il s'applique à nous, nos gens se trouvent gênés et lésés par ce projet de loi. Ils ne peuvent travailler le premier jour de la semaine, et en conséquence, une forte influence les pousse à désobéir à la loi de leur Dieu, et cette influence est une influence pécuniaire, et elle a pour origine l'amour du foyer et de tout ce que l'homme a de plus cher. Il y a un certain nombre d'Etats dans l'Union qui ont accordé cette exemption en faveur des Adventistes du Septième Jour pour des motifs religieux; il s'agit d'une croyance religieuse, et l'on ne saurait enfreindre une religion basée sur une conviction religieuse. Mais ils sont obligés de s'abstenir de travailler le premier

jour de la semaine aussi bien que le septième jour, et ainsi ils ont deux sabbats.. Nous dirons à ceux qui veulent observer le premier jour de la semaine. " Nous ne voulons pas vous régenter, nous ne voulons pas vous forcer à observer notre dimanche. Nous ne voulons d'aucune législation de ce genre, mais si nous en voulions, nous vous en exempterions ".

L'honorable M. FITZPATRICK.—Quelle est l'exemption que vous demandez?

M. FOLINSBEE.—La même que dans les Etas de l'Union—que ce bill ne s'applique pas aux gens qui observent consciencieusement le septième jour comme jour du Sabbat, consciencieusement et réellement. Nous ne demandons pas cela, cependant, nous disons tout simplement: Ne portez pas atteinte à notre liberté religieuse. Faites les choses comme vous l'entendrez, seulement laissez-nous libres.

M. MACDONALD.—Abstraction faite de toute question de croyance religieuse, que pensez-vous de l'opportunité pour notre nation de fixer un jour de la semaine qui devra être un jour de repos, exempt de tout travail dans tout le pays.

M. FOLINSBEE.—Je dirai que je ne crois pas le moins du monde que cette loi puisse soutenir l'épreuve. Si le bill est adopté il détruira effectivement toutes les lois du dimanche, tout simplement à cause des divergences et des conflits d'opinions religieuses. Je crois qu'il ne devrait y avoir aucune loi du dimanche comme en Californie.

M. MACDONALD.—Eh bien, ne devrait-il y avoir aucun jour de repos?

M. FOLINSBEE.—Oui, je crois qu'il devrait y en avoir un.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Comme affaire de religion?

M. FOLINSBEE.—Je dirais, comme affaire de religion. Mais lorsqu'il s'agit d'un jour de repos, si vous choisissiez le septième jour, comme nous le faisons, alors nous ne serions pas ici aujourd'hui. Mais vous choisissez un autre jour et vous nous faites observer deux sabbats dans une semaine.

M. MACDONALD.—Ça ne vous ferait pas de mal d'observer deux Sabbats si vous étiez profondément religieux.

M. FOLINSBEE.—Nous pourrions ne pas en avoir besoin, mais cependant ce n'est pas la question. Je voudrais seulement attirer votre attention sur quelques difficultés qui se sont élevées au sujet de raisons matérielles. Mais, auparavant, je voudrais attirer votre attention non seulement sur le nombre des Etats de l'Union qui accordent l'exemption, mais sur l'Acte des Manufactures, et ateliers, de 1901, chapitre 22, article 48, où il est décrété que les manufactures doivent être fermées le dimanche et ne doivent pas être ouvertes pour le trafic ce jour-là mais qu'une personne de la religion juive peut y être employée le dimanche. Or, le gouvernement anglais a jugé à propos, bien qu'il se soit montré très sévère en ces matières, de permettre aux Juifs de travailler dans certaines circonstances.

M. SMITH (Nanaïmo).—Quelles sont ces circonstances?

M. FOLINSBEE.—Précisément ce que j'ai déclaré, que lorsque l'occupant d'une manufacture ou d'un atelier appartient à la religion juive, une jeune personne ou une jeune femme peut y être employée le dimanche, sujette aux exceptions suivantes: " Que la manufacture doit être fermée le samedi et ne doit pas être ouverte au trafic le dimanche. L'occupant ne doit pas employer d'ouvriers le samedi soir. L'Acte doit s'appliquer comme si le samedi était substitué au dimanche." Dans sa sagesse le Parlement Impérial a accordé aux Juifs une exemption qui résulte de la tolérance religieuse. Bien que ce bill puisse être dans l'intérêt d'un parti, nous nous demandons pourquoi ne protégerait-on pas avec soin les intérêts des autres, et nous vous prions de ne pas légiférer du tout à notre égard, mais de nous laisser notre liberté.

M. GEOFFRION.—Avez-vous un amendement?

M. FOLINSBEE.—Oui, je vais le présenter, il est basé précisément sur ces raisons. Maintenant, il y a certaines raisons sur lesquelles je veux attirer votre attention et je crois que vous les prendrez pour des raisons matérielles en dehors de toute question religieuse. Non seulement nous sommes profondément affectés par le côté religieux de la question, mais son aspect matériel nous intéresse au plus haut degré. Notre pays est un pays agricole.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Je ne saurais comprendre votre argument sur le terrain religieux. Je regrette de dire que je diffère d'opinion avec vous sur ce point.

M. FOLINSBEE.—J'ai ici une petite brochure.....

L'hon. M. FITZPATRICK.—Ne voyez-vous pas que nous n'avons nullement l'intention de nous mêler de votre manière d'observer le Sabbat?

M. FOLINSBEE.—C'est vrai.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Au point de vue matériel, vous avez une cause des plus présentables.

M. FOLINSBEE.—Je vais continuer dans cette voie.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Je n'aimerais pas à croire que nous empiétons sur les droits d'une croyance religieuse, quelle qu'elle soit.

M. FOLINSBEE.—Supposons que vous choisissiez le septième jour, qui est celui du Sabbat, comme jour de repos hebdomadaire, tous ceux qui représentent la *Lord's Day Alliance*, seraient forcés de travailler en un jour qu'ils considèrent sacré.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Non, ils n'y seraient pas forcés.

M. FOLINSBEE.—Autrement ils s'abstiendraient de travailler deux jours.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Exactement.

M. FOLINSBEE.—Je prétends que directement et indirectement cela constitue un empiètement sur la liberté religieuse. Maintenant, au point de vue matériel, je crois que cela peut se résumer ainsi; l'agriculteur dont le travail consiste à semer, à faire le foin, à récolter et à recueillir les fruits et les légumes, à faire les travaux de laiterie, d'élevage, etc., sera grandement opprimé, surtout dans les cas pressés où chaque minute compte, s'il est forcé d'observer deux jours l'un après l'autre, l'un à cause de sa foi et l'autre à cause de la loi; et la perte, tant pour lui-même que pour le pays, en général, sera énorme, s'il est strictement tenu d'observer le dimanche, après avoir observé le Sabbat la veille. Si l'on n'y voit pas, le foin pourrira et le grain germera en temps de pluie, les fruits se gâteront et les produits de la laiterie seront perdus. La culture deviendra presque une impossibilité. A l'origine les cultivateurs n'étaient pas compris dans cette loi du dimanche. Si vous consultez la loi de Constantin, vous verrez qu'il y avait des exemptions en faveur des chrétiens qu'on ne pouvait traduire devant les tribunaux le samedi, parce qu'ils observaient ce jour-là, et depuis ce temps il y a toujours eu des exemptions. Ce n'est que récemment qu'on a ajouté les fermiers et les agriculteurs. Dans le cas de ces gens qui croient au septième jour comme étant le jour du Sabbat, leur lait se gâterait, leurs produits laitiers se détérioreraient s'ils étaient obligés de s'abstenir de travailler le premier jour de la semaine. Si nulle autre classe ne devait être exemptée, celle des agriculteurs et des fermiers devrait l'être à cause de la nature même de leurs travaux. Ils pourraient vaquer à leurs occupations nécessaires sans nuire aucunement aux gens qui s'en iraient à l'église où sans se mêler des affaires des autres.

M. MACDONALD.—Quel amendement demandez-vous?

M. FOLINSBEE.—Les Adventistes du septième jour refusent d'assumer la responsabilité de la préparation d'un amendement et ils expriment l'espoir qu'ils pourront avoir la jouissance du droit d'adorer Dieu selon leur croyance sans perdre deux jours par semaine. Je leur suggère l'amendement suivant qui leur permettra de le faire:—

"Nonobstant tout ce qui peut être contenu, dans le présent acte, quiconque observe consciencieusement le septième jour de la semaine comme jour du Sabbat et s'abstient réellement de tout travail ce jour-là sera exempt d'être poursuivi pour avoir travaillé le premier jour de la semaine, pourvu que son travail ne dérange pas réellement les autres ce jour-là dans une mesure dépassant les exemptions allouées par cet acte ou dans une mesure déraisonnable."

M. PRINGLE.—Ceci est semblable à la loi qui existe aux Etats-Unis.

M. PICHÉ.—Vous ajoutez quelques mots à l'amendement des Juifs.

M. FOLINSBEE.—J'en élimine quelques mots et j'en ajoute d'autres. Je suis certain que vous messieurs, vous ne voudriez pas voir ces gens-là traduits devant les tribunaux sans nécessité, et, assurément, vous n'allez pas dire que cela dérange un

homme qui s'en va à son église d'en voir un autre travailler. Je crois que cela serait absurde. Il a déjà assisté au service divin la veille; et, bien que cela pourrait troubler l'état d'âme de son prochain de voir un autre homme au travail, ce ne serait pas un dérangement réel et physique. J'aimerais obtenir cela, parce qu'alors on ne pourrait pas intenter une poursuite.

M. PICHÉ.—Est-ce que cela blesserait votre sensibilité si nous nous servions des noms ordinaires de samedis ou de dimanches? Vous parlez tout le temps du premier et du septième jour de la semaine. Si nous les appelions samedi ou dimanche, cela serait-il aussi bien?

M. FOLINSBEE.—Je crois que, légalement parlant, vous devriez dire le samedi, mais nous l'appelons le Sabbat. C'est le seul jour de la semaine que Dieu ait désigné par son nom. Nous l'appelons le Sabbat.

M. le PRÉSIDENT.—Vous l'avez pris de la loi judaïque, le septième jour?

M. FOLINSBEE.—Il est de loi divine.

M. le PRÉSIDENT.—Il vient de la loi mosaïque?

M. FOLINSBEE.—Le Sabbat existait....

M. FITZPATRICK.—Une meilleure loi que toute autre, la loi de la conscience humaine.

M. le PRÉSIDENT.—J'aimerais à savoir si, d'après la loi mosaïque des Juifs, vous n'avez pas forcé tout étranger dans votre enceinte d'observer sa loi, celle de l'observance du dimanche comprise, qu'ils y fussent tous de passage ou non?

M. FOLINSBEE.—Le commandement divin dit: "et l'étranger en dedans de tes portes".

M. le PRÉSIDENT.—Oui.

M. FOLINSBEE.—Mais ce n'est pas là, tel que je le comprends, une loi de Sabbat. Vous demandez simplement un jour de repos par semaine. Est-ce juste que l'on nous donne deux jours de repos chaque semaine? Je voudrais attirer aussi l'attention sur d'autres points importants.

M. GEOFFRION.—Votre cause est excellente lorsque vous insistez sur les résultats pratiques et financiers, il n'y a aucun doute à ce sujet. C'est bien là votre meilleur argument.

M. FOLINSBEE.—Eh bien! c'est le point que je veux faire ressortir dans le moment. Le journalier qui a besoin de ses six jours de gages pour pourvoir aux besoins de sa famille et qui devient famélique ou mendiant par suite de la perte de ses forces physiques et de sa virilité, un honnête homme, craignant Dieu, industrieux, ce brave homme—à cause même de sa nombreuse famille—grâce à votre bill oppressif, sera forcé, lorsqu'il aura perdu sa force virile, d'accepter la charité par suite de la bigoterie d'un côté et de la crainte de Dieu de l'autre. Or, voici ce que je dis. Voyez ce travailleur, il ne saurait vivre de cinq jours de travail par semaine. Ce bill opprime les vrais pauvres de ce royaume et je vous demande, messieurs, de songer à cela et de laisser ces gens- là libres de travailler six jours par semaine pour gagner la vie de leur famille. En limitant le travail à cinq jours par semaine, vous faites tort à la classe la plus pauvre du pays.

M. GEOFFRION.—Je me rappelle un amendement. Il vient de ceux qui représentent les Juifs:

"Nonobstant tout ce qui est contenu dans le présente acte, quiconque observe le septième jour de la semaine consciencieusement comme jour du Sabbat, et s'abstient réellement de tout travail et labeur ce jour-là, sera exempt d'être poursuivi pour avoir fait un travail quelconque le premier jour de la semaine, pourvu que ce travail ne dérange pas d'autres personnes dans l'observance du premier jour de la semaine comme jour consacré à Dieu, et pourvu que l'endroit où se fait le travail ne soit pas ouvert au trafic ce jour-là."

Est-ce que cela ne ferait pas votre affaire?

M. FOLINSBEE.—Cela ferait grand tort aux petits marchands qui voudraient fournir à leurs coreligionnaires quelques petites nécessités. Je crois qu'ils devraient

être libres de faire cela. Toutefois, je n'ai pas la prétention, messieurs, de vous donner des conseils. Voici ce que je dis : "Mêlez-vous le moins possible de nos affaires et ne nous exposez pas à la poursuite ou à l'emprisonnement. Nous sommes tout un peuple craignant Dieu; nous sommes d'honnêtes citoyens, et l'on devrait nous laisser libres de faire, le dimanche, tout travail nécessaire. Mais il y a un ou deux autres points sur lesquels je désire attirer votre attention. Prenez le cas du manufacturier qui, forcé de prendre deux jours de repos par semaine, ne saurait rivaliser avec les autres. La manufacture serait fermée ou fonctionnerait à heures réduites, parce qu'un sixième du temps supprimé constitue une perte de 16⅔ pour 100, et les employés—quelque nombreux qu'ils soient—souffrent tous de la réduction de leurs heures de travail, ce qui représente une réduction des choses nécessaires à la nourriture de leurs familles. Prenez le cas de l'entrepreneur ou constructeur de chemins de fer, de bateaux ou de maisons, qui ne peut rivaliser, sous le rapport des heures de travail, avec d'autres dont les croyances religieuss sont en parfaite harmonie avec la loi, ou bien encore avec certains autres qui n'ont aucune croyance religieuse et qui ne s'en tiennent qu'à la loi. Prenez le cas du capitaliste qui, entravé par les dispositions de la loi, refuse d'entreprendre des exploitations dont bénéficieraient des milliers d'individus, ainsi que l'humanité en général. Prenez le cas du marchand, soit en gros, soit en détail, qui, payant loyer, payant des intérêts, ne peut consciencusement tenir son magasin ouvert le samedi et auquel on refuse le piètre avantage de pourvoir aux besoins de ceux qui sont de la même croyance religieuse que lui, le premier jour de la semaine. Le bill frappe tous les ouvriers travaillant à l'intérieur: le tailleur, la couturière, les employés de bureaux et tous ceux qui travaillent au logis pour gagner leur pitance quotidienne. Nul ne souffrirait de cela; ce serait un travail honnête, conforme aux convictions religieuses, qui serait tout de même défendu par la loi. Or, dans les cas dont j'ai parlé, où les gens seront forcés de faire un travail quelconque dans un temps fixé, on devrait accorder une certaine latitude.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Cependant, cela équivaudrait à employer d'autres personnes.

M. PRINGLE.—L'amendement dont M. Geoffrion vient de nous donner la lecture s'applique peut-être à ce cas ?

M. FOLINSBEE.—Oui. Eh bien, passons maintenant à la question de pertes pécuniaires. Au total c'est une forte somme. Il y a environ 50,000 personnes qui en seraient affectées et au taux de $1 par jour cela équivaudrait à une perte de $2,500,000 par année.

L'hon. M. FITZPATRICK.—50,000 s'abstiennent de travailler le samedi?

M. FOLINSBEE.—Il se peut qu'ils ne s'en abstiennent pas, mais ils croient. D'aucuns, à cause de la loi du Dimanche, pourraient bien surmonter leurs scrupules religieux.

M. GEOFFRION.—Votre argument le plus fort est celui où vous dites que cela vous enlèverait deux jours de travail et que, conséquemment, vous ne sauriez gagner de quoi vivre. C'est notre devoir de vous laisser vivre dans ce pays-ci.

M. FOLINSBEE.—Vivez et laissez vivre! Je prétends que cela nous chasserait du pays, et avec tout le respect possible pour la *Lord's Day Alliance* et les ministres qui sont en faveur.....

L'hon. M. FITZPATRICK.—La *Lord's Day Alliance* n'a rien à faire ici. Le gouvernement a la responsabilité de ce bill.

M. FOLINSBEE.—Nos gens iraient en prison plutôt que d'enfreindre la loi de Dieu.

M. SMITH.—Est-ce que les Adventistes, actuellement, s'abstiennent de tout travail le samedi?

M. FOLINSBEE.—Oui, monsieur, tout à fait.

M. SMITH.—Travaillent-ils dans les fabriques, le dimanche?

M. FOLINSBEE.—Non, monsieur, la loi le leur défend.

M. SMITH.—De fait, ils perdent deux jours actuellement?

ANNEXE No 1

M. FOLINSBEE.—Ils perdent deux jours actuellement.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Les Adventistes ne travaillent pas dans les fabriques, ce sont des cultivateurs.

M. SMITH.—Ce qu'il veut dire, c'est que, d'après la loi existante, ils perdent deux jours.

L'hon. M. FITZPATRICK.—Perdez-vous deux jours par semaine, actuellement?

M. FOLINSBEE.—Deux jours par semaine. J'ai eu moi-même une entreprise de chemin de fer—quarante milles. Je ne suis pas moi-même un Adventiste, mais, comme j'y crois, je me suis abstenu de travailler, j'y ai perdu, mais j'ai cru faire mon devoir.

M. SMITH.—Si les faits sont tels que vous les représentez, comment ce bill vous affectera-t-il?

M. FOLINSBEE.—Voici, comme exemple, une poursuite qui a été intentée. Je devais représenter la défense, mais je n'ai pu agir et M. Duverent, de Toronto, s'en est chargé pour moi. Il s'agissait d'avoir cueilli des fraises le dimanche. Le juge Meridith a rendu un jugement de *nisi* et la cause a été soumise au Conseil Privé. Il s'agissait de fraises cueillies le dimanche et l'on sait que ce sont des fruits périssables. Mais dès que les accusés eurent cueilli les fruits, ils furent traduits devant le magistrat de police.

Le PRÉSIDENT.—Où cela est-il arrivé?

M. FOLINSBEE.—Dans Ontario, la protestante Ontario. Maintenant, je veux attirer votre attention sur le côté religieux de la question. Nos frères catholiques de Québec sont tout aussi intéressés que nous dans ceci et pour cette raison-ci: Si jamais vous passez une loi qui ait un effet religieux, vous détruisez cette balance du pouvoir qui cause tant de troubles aux cultivateurs tant dans Québec que dans Ontario. Je dis que tout chrétien, Catholique et Protestant, les Adventistes du Septième jour et les Juifs, doivent tous avoir la même liberté religieuse. Mais du moment même où vous passez une loi favorisant tel ou tel parti, vous donnez par le fait même de la force à ce parti et vous faites du tort à l'autre. Je vous conseille d'être très prudents, parce que, plus tard, un grand nombre d'étrangers pourront venir s'établir ici, avoir la haute main sur votre législation locale et opprimer les gens du pays. Ils n'auraient qu'à s'y mettre et à faire passer n'importe quelle législation religieuse spéciale, à l'imposer au peuple et détruire tout culte religieux qu'ils voudraient détruire. Ce que je veux dire, le voici: abstenons-nous de toute législation religieuse et laissons à tous et à chacun la pleine liberté religieuse; le Canada sera un meilleur pays pour nous tous. Il sera gouverné d'après des principes plus libéraux, l'immigration s'y fera plus librement, et les gens nous viendront de tous les coins du globe. Je vous demande tout simplement de considérer que ceci constitue un empiètement indirect sur les croyances religieuses d'une classe particulière. De toutes les grèves possibles, la grève religieuse est la pire. Nous sommes parfaitement convaincus que vous ne ferez que ce qui est juste. Nous ne sommes pas venus ici pour vous imposer, nos vues, nous avons simplement répondu à votre invitation.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Nous sommes heureux de vous entendre aussi.

M. FOLINSBEE.—Nous sommes très heureux d'être venus et nous avons confiance que vous protégerez nos intérêts.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Ce que vous avez dit m'a bien éclairé, je le sais.

M. FOLINSBEE.—Il y en a d'autres ici de la classe que je représente et qui aimeraient peut-être se faire entendre. J'ai ici un livre concernant les lois du dimanche aux Etats-Unis et indiquant nombre d'amendements. Je vous le soumettrai, si vous désirez l'avoir. Les lois sont plus ou moins strictes, mais quatorze ou quinze Etats environ ont accordé à ces gens ce pour quoi ils ont combattu: leur liberté religieuse.

M. MILLER.—Une chose que le témoin à dite m'a grandement impressionné; c'est le danger qui nous menace d'avoir ici une population étrangère très nombreuse qui, à un moment donné, dépassera la population native au point de pouvoir nous imposer

une loi qui serait désagréable et tout à fait contraire à nos vues. Il vaudrait mieux passer une loi qui empêcherait l'immigration de gens dont les opinions sont opposées aux nôtres.

M. FOLINSBEE.—Cela est vrai et, pourtant, le danger viendra de ce qu'ils pourront annuler toutes les lois, si jamais ils arrivent au pouvoir. Je crois que nous devrions nous en tenir aux principes posés par la feue reine et par Sa Majesté le Roi, quant à ce qui concerne la liberté religieuse, tenter de rallier tous les intérêts discordants et tendre la main à toute confession religieuse qui reconnaît la divinité du Christ. Alors travaillons tous ensemble et tâchons de nous faire aux opinions des uns et des autres.

M. le PRÉSIDENT.—Le rév. M. Shearer désire être entendu.

Le REV. M. SHEARER.—Je voulais tout simplement vous demander, M. le Président si vous nous donnerez l'occasion de répliquer aux opinions qui ont été soumises ici aujourd'hui pour obtenir des exemptions en faveur des Adventistes et des Juifs. Quand vous prendrez en considération l'amendement qu'on a suggéré, nous désirons soumettre quelques arguments en réponse. Je ne demande pas que l'on m'entende maintenant sur cette question, je désire tout simplement m'en assurer le privilège pour le temps que le comité jugera à propos de fixer.

Le PRÉSIDENT.—Si M. Shearer désire faire tout de suite ses observations, nous sommes disposés à l'entendre.

Le REV. M. SHEARER.—Je ne tiens aucunement à parler tout de suite. Je préférerais être entendu en tout autre temps. Il me semble que cela conviendrait mieux au comité de nous donner une occasion de répondre en une seule fois aux divers amendements proposés. Certains amendements ayant été proposés aujourd'hui même nous ne voulons pas le moins du monde déranger sans nécessité le comité et nous ne tenons à répliquer qu'aux seuls amendements que nous considérons dangereux au point de vue du bill actuellement soumis à la Chambre. Nous pourrions peut-être économiser un peu de temps, si l'on nous permettait de répondre à tous ces amendements quand toutes parties intéressées auront été entendues.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que vous avez réellement entendu tous les points qui seront soulevés à l'encontre du bill et vous avez à peu près juste le temps voulu pour y répliquer ainsi qu'aux amendements qui ont été présentés, si vous voulez en profiter avant une heure de l'après-midi.

M. PRINGLE.—Je crois que ce ne serait pas rendre parfaite justice à M. Shearer que de lui demander maintenant de répondre aux amendements proposés. Je ne crois pas que tous les amendements nous aient été soumis. De plus, nous n'avons pas encore entendu les gens représentant les intérêts de transport. Nous les entendrons mardi. Puis nous avons quelques amendements sous une forme plus ou moins rudimentaire. Je crois que nous pourrons entendre M. Shearer à ce sujet, quand tous les amendements nous auront été soumis sous une forme convenable.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Cela dépend entièrement des opinions que nous pourrons avoir au sujet de ces amendements. S'il en est quelques-uns que nous désirons prendre en considération, je crois que nous devrions entendre M. Shearer. Il serait peut-être trop tôt pour lui-même de s'adresser au comité dès maintenant.

M. COHEN.—Me permettra-t-on de dire un mot ou deux ? L'hon. M. Fitzpatrick a déclaré que ce bill n'était pas le bill de la *Lord's Day Alliance*, mais bien un bill du gouvernement. Je voudrais savoir dans quelle situation se trouvera la *Lord's Day Alliance* pour répondre aux arguments que l'on aporte maintenant. Si vous lui donnez l'occasion de répondre aux objections faites à cette mesure, autant vaudrait reconnaître les gens de la *Lord's Day Alliance* comme les véritables parrains du bill et admettre qu'il est présenté par le gouvernement appuyé par la *Lord's Day Alliance*.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Voulez-vous que je vous donne une réponse?

M. COHEN.—Oui.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Nous sommes des plus heureux de vous entendre, vous et toutes autres personnes représentant les Juifs, parce que nous considérons que

si ce bill affecte vos intérêts, à votre point de vue, vous avez le droit d'être entendus. Si les intérêts de la *Lord's Day Alliance* doivent être affectés par cette législation, pourquoi n'entendrions-nous pas ses représentants?

M. COHEN.—Est-ce là votre réponse?

L'honorable M. FITZPATRICK.—C'est là ma réponse à vous, certainement. Ces gens-là n'ont-ils pas autant que vous le droit de soumettre leurs vues?

M. COHEN.—Comme réponse aux vues de tous les autres?

L'honorable M. FITZPATRICK.—Naturellement; pourquoi n'auraient-ils pas ce droit? Ils sont venus ici tout simplement pour représenter leurs opinions. Si nous adoptons quelque amendement à cette législation, n'ont-ils pas autant que vous le droit d'être entendus à ce sujet? Cela ne se discute pas. Je désire que vous compreniez bien, que tout le monde comprenne bien, que ce bill a été préparé par moi pour le gouvernement du Canada, et non par une corporation religieuse quelconque. Et nous ne désirons aucunement, en tant qu'il s'agit de ce bill, affecter les convictions religieuses de qui que ce soit, si ce n'est dans la mesure où l'intérêt général du Canada peut requérir une législation. Mais nous croyons devoir considérer l'intérêt général du peuple du pays, et nous pouvons maintenant discuter les intérêts de toute classe en particulier.

M. MILLER.—Et tous les autres ont le même privilège.

L'honorable M. FITZPATRICK.—Les gens de la *Lord's Day Alliance* sont des gens respectables, et ils ont le droit d'être entendus, comme toutes les autres personnes.

Le comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES, le 24 avril 1906.

Le Comité se réunit à 10.30 a.m.

La pétition suivante a été présentée par M. Francis King C.R., représentant les intérêts des transports maritimes:

Aux honorables membres du comité de la Chambre des Communes du Dominion, auquel a été soumis le bill concernant l'observance du dimanche.

L'humble pétition de la Fédération des Transports du Canada et de l'Association Maritime du Dominion, expose respectueusement:—

Premièrement, que la Fédération des Transports du Canada représente le trafic maritime du Dominion s'élevant à 443,274 tonnes, et que l'Association Maritime du Dominion représente le trafic à l'intérieur du Canada, y compris environ soixante lignes pour le transport des marchandises d'une capacité d'environ 100,000 tonnes.

Que vos pétitionnaires demandent instamment que le bill concernant l'observance du dimanche soit amendé de manière à assurer le transport libre et ininterrompu, tant des marchandises que des voyageurs; et, à cet effet, proposent respectueusement les amendements suivants: —

(1.) La substitution de ce qui suit au paragraphe (*e*) de l'article 4:—" Le transport des voyageurs, des marchandises, des messageries, du service de la poste, l'emploi de tout bâtiment ou chemin de fer et l'exécution de tout travail s'y rapportant."

(2.) La suppression des paragraphes (*g*) et (*h*) de l'article 4.

(3.) L'insertion du paragraphe suivant, en remplacement du paragraphe (*g*) dans l'article 4. " L'exploitation des canaux du Dominion comme à l'époque de l'adoption de cette loi, ou selon qu'il en pourra être décidé de temps à autre par le gouverneur général en Conseil.

(4.) L'insertion des mots " d'urgence " avant le mot " nécessité " dans les lignes 2 et 5 de l'article 4.

Nous soumettons ci-après quelques-unes des raisons en faveur des changements proposés:

(1.) On ne demande point la liberté et la continuité de transport de toutes les marchandises dans l'intérêt d'une classe de personnes ou pour la protection de quelques individus seulement. Cela concerne tous les intérêts du pays et c'est une demande d'une importance générale.

(2.) Les intérêts qui justifient et exigent que les voyageurs et le service postal soient exempts de l'article prohibitif du bill justifient et exigent également la même exemption pour les item additionnels (marchandises, messageries et travail s'y rapportant) énumérés dans le second amendement proposé. La distinction que l'on propose de faire entre différentes sortes de transports est illogique et ne répond à aucun besoin public.

(3.) A part les questions de nécessité publique et les exigences du trafic, il est certain qu'un grand nombre de bâtiments et de trains de chemin de fer transportent des marchandises et des messageries, aussi bien que des voyageurs; et dans ce cas, la distinction proposée par le bill est impossible. Les paragraphes *(e)* et *(h)* de l'article 4 sont contradictoires sous ce rapport, et il est évident qu'il s'ensuivra de grandes injustices si on laisse le paragraphe (*h*) gouverner et limiter la portée de paragraphe (*e*), tandis que, d'un autre côté, il arrivera que l'esprit de la loi sera souvent violé s'il est possible de se soustraire à l'effet restrictif de la clause (*h*) par une soumission spécieuse aux exigences du paragraphe (*e*).

(4.) Le paragraphe (*g*) de l'article 4 fournit d'autres exemples des difficultés qui résulteraient des distinctions proposées par le bill. Ce paragraphe suppose que l'on peut toujours, sans difficulté et sans encourir des dépenses exorbitantes, transporter sans autres marchandises, les bestiaux et les marchandises périssables. Cela implique immédiatement l'emploi dispendieux des locomotives pour traîner peut-être deux ou trois fourgons de marchandises exemptées, plus ou moins, selon la quantité qui se trouvera concentrée sur un point quelconque et exigera une attention immédiate. D'un autre côté, ce paragraphe ne tient aucun compte de la cruauté qu'il y aurait à retenir les animaux renfermés, ni de gaspillage qui résulterait pour les marchandises périssables par suite de l'arrêt des fourgons, le samedi, à minuit, sur un point de la ligne où il n'y en aurait pas un assez grand nombre pour former la charge d'une locomotive. De plus, ce paragraphe ne prévoit en rien aux mesures à prendre en pareils cas sur un bâtiment quelconque, pas plus qu'elle ne définit ce qu'il faut entendre par marchandises périssables.

(5.) En ce qui concerne son trafic, son commerce et la concurrence qu'il doit soutenir contre les autres pays, le Canada requiert la protection des amendements proposés. Les voies nautiques canadiennes de l'intérieur à ses ports de mer sont déjà sérieusement entravées et souffrent de la concurrence que leur font les voies nautiques et ferrées des Etats-Unis: premièrement, à cause des taux d'assurances, qui sont toujours plus élevés sur le Saint-Laurent et dépassent parfois de 50 pour 100 les taux des lignes de Portland, Boston ou New-York; secondement, à cause de la moindre durée de la navigation, qui n'est que de sept mois sur le Saint-Laurent, contre douze mois aux Etats-Unis. La loi causerait d'autres dommages irréparables par le retard qu'elle apporterait au trafic: ces délais en effet ne seraient point limités aux vingt-quatre heures du jour en question, mais s'étendraient à un laps de temps beaucoup plus considérable, à cause de l'encombrement et de la désorganisation qui en résulteraient. Tout d'abord, les chemins de fer auraient le plus à souffrir de cet encombrement et de cette désorganisation, mais cet état de choses atteindrait bientôt la navigation qui en est tributaire, et rendrait ainsi toute concurrence impossible.

(6.) Jusqu'à présent le gouvernement a reconnu les exigences rigoureuses de la concurrence en ouvrant, le dimanche, l'écluse du Saut-Sainte-Marie, et en n'exigeant, ce jour-là, la fermeture du canal Welland et du canal Saint-Laurent, que pendant le jour. A certaines époques, afin de répondre aux besoins du trafic, les canaux Welland et Saint-Laurent restent ouverts sans interruption. La promulgation du bill

aurait pour effet de restreindre ou d'abolir ces privilèges, ce à quoi on n'a probablement point songé.

(7.) En 1902, le gouvernement du Canada abolit les péages sur tous les canaux du Dominion, et ce qui contribua le plus à faire adopter cette mesure, ce fut la preuve que l'on soumit alors au ministre des Chemins de fer et Canaux, que la suppression des péages changerait la différence du coût de transport de l'intérieur aux ports de mer, par voie de Buffalo ou par Montréal, différence jusque-là adverse au Canada, en une différence d'une fraction de cent en faveur du Canada. Ce changement se fit au prix d'une perte considérable de revenu pour le ministère, mais cette mesure a été maintenue. Et pourtant, nonobstant ce programme de protection, le bill en question propose, contre la voie canadienne, une différence beaucoup plus grande, et dont les résultats seraient bien plus funestes que n'aurait pu l'être le maintien des péages.

(8.) Le bill défend, le dimanche, tout travail concernant le transport des marchandises, excepté dans les cas spécifiés. Mais les compagnies de chemins de fer et les armateurs devront pourvoir aux besoins de leurs employés retenus, ce jour-là, aux gares ou aux ports, loin de chez eux, et payer toutes les dépenses des bâtiments ou des trains. Ils n'en retireront aucune compensation. D'un autre côté, le repos forcé d'un équipage dans un port étranger ne saurait avoir que de fâcheux résultats.

(9.) Tout le vaste réseau des chemins de fer et des voies nautiques est un mécanisme si délicatement ajusté et pour lequel la continuité d'action est si essentielle, que les mesures prohibitives du bill seraient fatales à son fonctionnement.

(10.) Le salaire plus élevé que l'on paye pour le travail du dimanche est une garantie suffisante qu'on ne fera, ce jour-là, que le travail indispensable.

Que vos requérants vous font respectueusement remarquer que l'adoption des amendements qu'ils proposent ne les placerait, en tant que cela concerne le transport, que sur un pied d'égalité avec les corporations similaires aux Etats-Unis et en Europe;

Que, suivant les amendements demandés, tout travail du dimanche sera uniquement volontaire de la part de l'employé ou des employés, et l'échelle de salaires calculée de manière à empêcher les employeurs d'y avoir recours à moins de nécessité absolue;

Que les amendements sont nécessaires pour permettre aux chemins de fer et aux bâtiments canadiens de transporter les produits canadiens en terre canadienne, et empêcher que ces produits ne prennent la direction des ports américains;

Que les amendements sont proposés dans le but d'empêcher qu'on ne mette de plus grandes entraves à l'exportation par voies canadiennes en concurrence avec les voies américaines.

Que les taux d'assurances excessivement élevés sur la coque des bâtiments et sur leur cargaison remontant ou descendant le Saint-Laurent, exigent impérieusement que l'on fasse l'impossible pour diminuer les frais de transport par la voie du Saint-Laurent, plutôt que de chercher à les augmenter.

CAMPBELL MEREDITH,
MACPHERSON HAGAR,
Avocat de la "Shipping Federation of Canada".

FRANCIS KING,
Avocat de la "Dominion Marine Association".

Les lettres suivantes ont été lues et déposées par M. J. Harvey Hall, représentant législatif des employés de chemin de fer :—

TORONTO JUNCTION DIVISION N° 345.
TORONTO, ONT., le 25 mars 1906.

M. J. G. SHEARER,
Secrétaire de la *Lord's Day Alliance,*

Secrétaire des Divisions 16, 17 et 29.

Aux frères J. A. HALL ET L. L. PELTIER,

La résolution suivante a été adoptée à notre dernière assemblée régulière:

Résolu,—Que la Division n° 345 demande que le frère J. R. Hall, représentant législatif des employés de chemin de fer s'oppose à Ottawa à l'Acte du dimanche, bill n° 12, qui doit être soumis au parlement, et qui restreint les pouvoirs des chemins de fer dans l'administration de leurs affaires, le dimanche. Que le dit bill non-seulement nuit aux chemins de fer, mais diminue les revenus des employés et augmente les risques d'accidents pour les dits employés par le surcroît de travail qui, les deux premiers jours de la semaine, résulterait de l'accumulation des marchandises dans les gares le dimanche, et si ce bill était adopté, il s'en suivrait naturellement que le trafic des marchandises amenées actuellement à la frontière pour être transportées par les chemins de fer canadiens prendraient d'autres voies.

GEORGE A. WOODS,
Secrétaire 345.

ST-THOMAS, le 11 avril 1906.

M. J. H. HALL,
Représentant législatif.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer que les membres de la Division 529, F. des L. L., de St-Thomas, n'approuveraient aucun bill défandant la circulation des trains le dimanche, parce qu'ils croient qu'une telle loi diminuerait considérablement le trafic des chemins de fer au Canada.

J'ai aussi rempli le bulletin que je vous adresse ci-inclus.

Tout à vous,
C. J. POPHAM,
F. A. E. Division 529.

DIVISION ST-THOMAS, N° 132, F. DES L. L.
ST-THOMAS, ONT., le 9 avril 1906.

M. J. H. HALL,
Ottawa.

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—Bill concernant l'observance du dimanche:—Considérant ce bill dans son ensemble, nous croyons qu'il est opposé aux intérêts des employés de chemins de fer dans leur section. Nous croyons que l'on devrait permettre aux trains d'excursion de circuler le dimanche, attendu que c'est à peu près le seul jour dont puisse profiter un homme qui ne reçoit qu'un modeste salaire pour s'accorder quelque distraction en famille. Pour ce qui est de retenir un plus grand nombre d'hommes chez eux le dimanche, ce serait, ici, le moyen de les en tenir éloignés; d'un autre côté cela porterait un sérieux préjudice aux recettes des chemins de fer, et comme conséquence les employés auraient à en souffrir. Nous sommes convaincus que si l'on met quelque entrave à la circulation des trains de marchandises

ANNEXE No 1

le dimanche au Canada le trafic prendra la direction des voies rivales à travers les Etats-Unis.

Nous espérons que vous ferez tous vos efforts pour faire supprimer les paragraphes inacceptables de ce bill.

Fraternellement à vous,

E. COWLES,

F.A.E., Divis. n° 132.

"UNION DIVISION, N° 13, ORDRE DES CONDUCTEURS DE CH. DE FER,
SAINT-THOMAS, ONT., le 26 mars 1906.

M. J. H. HALL,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous avons lu attentivement votre lettre et étudié soigneusement, article par article, la copie du bill n° 12. Nous désapprouvons décidément les paragraphes (*g*) *et* (*h*) de l'article 4, car il est évident que si le trafic du M.C.R., Wabash et autres compagnies ne peut traverser le Canada sans restriction, il peut passer au sud des lacs, ce qui serait une perte pour le pays tout entier. Je suis d'opinion qu'il faut respecter strictement le repos du dimanche, et j'entends par là que tout le monde doit se reposer. Mais on pourrait se demander ce que l'on entend par repos, car ce qui serait un repos et une récréation pour les uns serait un véritable enfer pour les autres.

Je suis votre bien dévoué en P.O.,

JOHN MACKENZIE.

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, UNITY LODGE N° 47,"
SAINT-THOMAS, ONT., le 15 avril 1906.

J. H. HALL,
Représentant législatif.

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—A une assemblée régulière de la loge ci-dessus, on a lu et discuté la circulaire que vous nous avez fait envoyer, et voici la réponse aux différentes questions:—

1ère question—Non.
2me question—Non.
3me question—Non.
4me question—Oui.
5me question—Non.

Le sentiment général semble être hostile au bill.

Votre respectueux serviteur,

T. G. COURTENAY,

Secrétaire.

"ORDRE DES CONDUCTEURS DE TRAINS D'AMÉRIQUE,
DIVISION DES FRONTIÈRES, N° 189,"
SARNIA, ONT., le 8 avril 1906.

M. J. H. HALL,
Représentant législatif, Ottawa, Ont.

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—A une assemblée régulière de la division 189, tenue le 3 avril, on a proposé et appuyé une motion à l'effet de déclarer que la division 189

ne désire aucun changement dans l'état actuel de la circulation des trains le dimanche, attendu que, dans les circonstances où nous nous trouvons, et vu la longueur de nos parcours, nous ne saurions y voir aucun avantage pour nous.

Tout à vous en P.F.,

H. BELL.

P.S.—Veuillez m'excuser de ne pas vous avoir écrit plus tôt, mais, parti le 2, je ne suis revenu que ce soir.—H.B.

FRATERNITÉ DES MÉCANICIENS, DIV. 68,
LONDON, ONT., le 2 avril, 1906.

M. J. H. HALL,
Représentant législatif.

CHER MONSIEUR ET CONFRÈRE,—En réponse à votre circulaire concernant le bill de l'observance du dimanche, je vois par le procès-verbal de la dernière assemblée (n'y ayant pas assisté moi-même) que la Division 68, F. des L.L. désire déclarer qu'elle s'oppose à l'adoption du bill ci-dessus.

Espérant que vous êtes en bonne santé, je demeure respectueusement et fraternellement,

Tout à vous,

H. E. CROUCH,

F.A.S., Division 68.

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, LOGE ALBERTA, N° 663,
CALGARY, le 2 avril 1906.

M. J. H. HALL,

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—A notre dernière assemblée régulière, nous avons dûment considéré votre communication concernant l'Acte de l'Observance du Dimanche et nous désirons vous faire savoir que nous nous opposons à ce que ce bill soit adopté. Tout en nous prononçant en faveur du repos du dimanche, nous ne saurions admettre qu'il soit équitable, tant au point de vue de notre intérêt qu'en ce qui concerne les chemins de fer canadiens de n'accorder que six jours par semaine à ces derniers, tandis que les lignes concurrentes des Etats-Unis en auraient sept, et nous vous recommandons de faire, en notre faveur, tous vos efforts pour empêcher l'adoption de l'acte.

Espérant m'être exprimé clairement, je demeurer fraternellement,

Tout à vous,

W. H. DANN.

Secrétaire 663.

ORDRE DES CONDUCTEURS D'AMÉRIQUE, DIVISION RANDOLPH, N° 29,
OTTAWA, ONT., le 2 avril 1906.

M. J. H. HALL,
Représentant législatif des employés de chemins de fer.

MONSIEUR ET CHER CONFRÈRE,—J'ai été chargé par la division ci-dessus de vous informer qu'à une nombreuse assemblée tenue le 25 mars, on a examiné et discuté en détails le bill n° 12, Acte concernant l'observance de dimanche, et que le vote pris à ce sujet a été unanimement hostile à ce projet de loi.

ANNEXE No 1

On m'a aussi chargé de vous prier de faire tous vos efforts pour empêcher que ce bill arbitraire ne soit adopté. Ci-joint, veuillez trouver la série de questions et de réponses qui, je l'espère, seront satisfaisantes.

Tout à vous, en P. F.,

A. E. WRIGHT,
Secrétaire de la Division 29.

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DE TRAINS, CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,
LOGE CELESTIAL, N° 654,
FREDERICTON STATION, le 2 avril 1906.

M. J. H. HALL,

MONSIEUR ET CONFRÈRE,—J'ai lu votre lettre ci-incluse, à notre assemblée, du 1er avril 1906; et, après discussion, il a été résolu qu'il serait dans l'intérêt du chemin de fer d'interdire la circulation des trains de marchandises, le dimanche, et que l'on répondit dans ce sens aux questions posées.

Tout à vous, fraternellement,

ANDREW O. I. CROOKSHANK,

BOÎTE 45, FREDERICTON, N.-B.

HOTEL GRAND UNION,
OTTAWA, le 21 mars 1906.

CONFRÈRES,—Je vous adresse, ci-inclus, une copie du bill n° 12 intitulé: "Acte concernant l'observance du dimanche, aussi une copie du bill contenant un amendement du paragraphe (*g*) de l'article 4, permettant le transport du grain le dimanche. Selon moi, l'amendement suggéré a peu d'importance pour vous.

Vous remarquerez que le paragraphe (*g*) de l'article 4 interdit la circulation des trains de marchandises le dimanche, excepté ceux qui seraient chargés exclusivement, soit d'animaux vivants, destinés à être embarqués à quelque port de mer, soit de marchandises périssables, soit des uns et des autres.

L'article 6 interdit la circulation de tout train d'excursion le dimanche. Les deux partis intéressés à cette mesure législative m'ont demandé de me prononcer sur cette question, mais j'ai cru devoir vous laisser le soin d'en décider vous-mêmes, me réservant d'agir d'après le désir de la majorité. Conséquemment, j'ai préparé les questions suivantes auxquelles je vous prie de répondre par des résolutions passées dans vos différentes loges et divisions. Veuillez me faire parvenir vos réponses aussitôt que possible:—

1. Croyez-vous qu'il soit de l'intérêt des employés de chemins de fer du Canada d'interdire la circulation de tous les trains de marchandises, comme le recommande le paragraphe (*g*) de l'article 4?

Non.....

2. Croyez-vous que le fait de faire circuler en six jours le même nombre de trains qui cirulent actuellement en sept jours, augmenterait les risques concernant la vie et la propriété?

Oui.....

3. Croyez-vous que la loi telle que proposée aurait pour effet de retenir un plus grand nombre d'hommes chez eux le dimanche?

Non.....

4. Croyez-vous que la promulgation d'une telle loi vous causerait un préjudice pécunière?

Oui.....

5. Etes-vous en faveur de l'adoption de l'article 6?
Oui.....
6. Remarques:.....Aucune.

J. H. HALL,
Représentant législatif.

Les résolutions ci-dessus ont été adoptées par n° 27 O. R. C.—A. C.

M. P. M. Draper, secrétaire des Métiers et du Conseil du Travail du Dominion, a lu le document suivant:—

OTTAWA, 24 avril 1906.

HONORABLES MESSIEURS,—J'ai l'honneur, en qualité de secrétaire, de représenter le Congrès des Métiers et du Travail du Canada, lequel comprend à peu près la totalité des forces du travail organisé du Dominion. Notre avocat, M. John G. O'Donoghue, ayant été appelé près de son père qui est gravement malade à Fernie, Colombie-Britannique, se trouve ainsi dans l'impossibilité d'être présent et de se faire notre interprète.

Le congrès, dans ses assemblées annuelles de ces années dernières, a exprimé à plusieurs reprises son ardent désir de voir adopter une loi concernant l'observance du dimanche, qui interdît tous travaux et tout commerce qui ne seraient pas absolument indispensables, de manière que tous les ouvriers pussent se reposer le dimanche. C'est pourquoi, nous, qui formons le bureau exécutif, sommes spécialement autorisés à agir, et chargés d'appuyer le projet de loi concernant l'observance du dimanche. Les nôtres ont été heureux de voir le gouvernement présenter ce bill, et nous prions instamment ce comité de ne point céder aux instances des associations d'industriels, de commerçants ou d'expéditeurs qui par des amendements voudraient en détruire ou en affaiblir l'effet. Nous voudrions qu'il fût adopté sans qu'on y changeât rien. Nous ne demandons point que l'on suspende le dimanche certains travaux absolument indispensables dans les manufactures, mais nous nous opposons à ce que l'on permette tout travail qui n'est nécessaire que pour augmenter encore les profits déjà énormes des associations.

Nous demandons en conséquence au comité de n'accepter aucun amendement qui ne réduirait pas au minimum le travail indispensable, soit dans les manufactures, soit pour les transports.

Nous désirons tout spécialement nous opposer à la demande de certains grands établissements de boulangerie qui voudraient qu'on leur permît de faire du pain le dimanche en quantité considérable. Nous pensons que l'acte provincial relatif aux règlements des ateliers, qui gouverne ce cas, est déjà suffisamment relâché. Les employés des boulangeries qui sont affiliés à notre organisation protestent hautement contre tout changement dans ce sens.

(Signé) P. M. DRAPER,
Secrétaire du Congrès du Travail et des Métiers du Dominion.

BUREAU DU COMMISSAIRE DES ENTREPÔTS, INSPECTION DES GRAINS, MANITOBA,
WINNIPEG, MAN., 22 avril 1906.

M. G. J. BURY,
Surintendant général de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien
Winnipeg.

CHER MONSIEUR,—En ce qui concerne notre conversation d'hier, les chiffres ci-dessous représentent, à mon avis, le coût approximatif de production d'un boisseau de blé dans l'Ouest:—

ANNEXE No 1

Labourage, par acre	$1.50
Culture, une fois	0.30
Hersage, deux fois	0.35
Semis	0.30
Semence	1.50
Coupe	0.60
Ficelle	0.25
Engerbage	0.25
Battage	1.25
Mise sur le marché	0.20
	$6.45
Six pour cent d'intérêt sur une acre valant 25	1.50
Taxes	0.10
Coût total de production	$8.05

En supposant que, bon an, mal an, le rendement moyen par acre soit de 20 boisseaux à 60 centins, cela donnerait un revenu brut de $12 par acre. Le coût de production revient donc à un peu plus de 64 pour cent de la valeur totale.

Pendant les six dernières années, j'ai été appelé à discuter avec les principaux employés de votre compagnie et avec vous-même, diverses questions se rapportant au transport de la récolte annuelle, et, dans toutes ces occasions, j'ai cru de mon devoir de déclarer que je considérerais comme insuffisants les moyens de transport fournis par les compagnies de chemins de fer, jusqu'à ce qu'ils permissent de transporter au lac 66 pour 100 de la récolte entière avant la clôture de la navigation; car c'est là couvrir les frais de production. Cet argument est, selon moi, incontestable ; et, vu que cette vaste quantité doit être transportée au lac virtuellement en 77 jours, toute mesure ayant pour effet de raccourcir cette période, en ne permettant pas aux compagnies de chemins de fer de transporter du grain le dimanche, ne saurait à aucun prix être approuvée; elle serait préjudiciable aux intérêts des cutilvateurs, des compagnies de chemins de fer, et de tout le Dominion ; il en résulterait avant longtemps un arrêt presque complet de l'immigration vers le Nord-Ouest canadien, à cause des pertes énormes que les agriculteurs auraient à subir.

L'automne dernier, depuis le milieu de septembre jusqu'à la clôture de la navigation, 32,613 wagons de blé ont été transportés au bord du lac, et cela représente environ 50 pour 100 du surplus que l'on pourrait exporter, mais je prétends que cette quantité même est de 16 pour 100 inférieure à celle qu'il serait nécessaire d'exporter, comme je l'ai exposé ci-dessus. Donc, si l'on retirait aux chemins de fer le droit de transporter du grain le dimanche, cela réduirait les 50 pour 100 de l'année dernière à 35 pour 100, on laisserait aux mains des cultivateurs 15 pour 100 qui, ajoutés aux 16 pour 100 qu'on aurait dû transporter au lac, formerait un total de 31 pour 100 de la récolte. Cette quantité importante se trouverait ainsi soumise aux taux des voix ferrées continues, ou aux emmagasinages d'hiver, ce qui représenterait pour les cultivateurs une perte de 6½ cents par boisseau, ou plus de deux millions de dollars sur une récolte d'un million de boisseaux, récolte que nous espérons avoir cette année. Il est inutile que je signale ici les complications sérieuses qui en résulteraient pour les compagnies de chemins de fer ; nul plus que vous, n'est au courant de ces complications. Permettez-moi, cependant, d'en énumérer quelques-uns : il est possible vu l'encombrement qui se produirait nécessairement, que les chemins de fer ne puissent pendant un laps de temps considérable, transporter que 30 pour 100 au lieu de 66 pour 100, soit 25 pour 100 de moins que l'automne dernier. Tous les ports ou dépôts des têtes de lignes devront être agrandis de moitié, le nombre et la force des locomotives devront être augmentés de 15 pour 100 pour répondre aux besoins du trafic

actuel, tandis que dans les circonstances présentes, une telle augmentation assurerait au trafic un accroissement proportionnel.

Je vous prie d'excuser la longueur de cette lettre ; l'objet en est si important pour tout ce qui concerne particulièrement l'ouest, que je n'ai pu être plus court.

Tout à vous,

CHARLES C. CASTLE.

BUREAU DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, le 21 avril 1906.

Docteur DANIEL, M.P.,
Président du sous-comité chargé de l'étude du bill n° 12.
Chambre des Communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Permettez-moi de vous transmettre pour être soumise à votre examen une communication reçue du *Free Press* de London, Ont. C'est un mémoire exposant l'opinion de ce journal concernant la publication des journaux du dimanche, telle que proposée par le nouvel Acte concernant l'observance du dimanche.

Tout à vous,

C. S. HYMAN.

LE "FREE PRESS",
LONDON, CANADA, le 16 avril 1906.

A l'honorable S. HYMAN,
Ministre des Travaux publics, Ottawa, Ont.

MONSIEUR LE MINISTRE,—En réponse à la demande que vous m'avez faite de vous adresser un exposé de l'opinion du *Free Press* en ce qui concerne la publication des journaux du dimanche telle que proposée par le nouvel Acte concernant l'observance du dimanche, je vous adresse quelques faits qui pourront peut-être vous être de quelque utilité pour attirer sur ce point l'attention du comité spécial de la Chambre. Je crois devoir ajouter que j'ai fait tenir une copie de cette lettre aux éditeurs des journaux faisant partie de la *Canadian Associated Press,* et il se peut que les éditeurs jugent à propos de protester personnellement près du comité spécial.

Dans le bill projeté concernant l'Acte de l'observance du dimanche, la publication des journaux du dimanche est interdite au Canada, et cependant il est incontestable que les journaux du dimanche publiés aux Etats-Unis ont une circulation libre et très étendue au Canada. Ne serait-il pas sage que cette défense qui empêche les éditeurs canadiens de répondre maintenant ou dans l'avenir à la demande du public, s'étendît aussi aux publications du dimanche des éditeurs des Etats-Unis qui pourvoient aux demandes d'un nombre toujours croissant de lecteurs canadiens.

C'est un fait facile à prouver par l'expérience des éditeurs canadiens que des journaux du dimanche, publiés à New-York, Buffalo, Détroit et Chicago, sous leur forme la plus exagérée, sont envoyés au Canada par milliers le dimanche, et vendus à des lecteurs canadiens dans les hôtels et les gares de chemins de fer. Et cependant, le bill projeté dirait à l'éditeur canadien: tu ne publieras point, ni ne mettras point en circulation les journaux du dimanche, tandis que l'éditeur des Etats-Unis trouve un marché tout prêt pour ses productions ce jour-là. Il se peut que la loi interdise la vente des journaux des Etats-Unis, mais nous savons par expérience que cette loi est plus souvent violée que respectée.

Bien qu'il puisse ne pas y avoir actuellement un fort contingent d'opinion publique demandant la publication de journaux du dimanche au Canada, il n'en est pas moins vrai que la circulation, au Canada, des journaux du dimanche publiés aux Etats-Unis, est en train de former chez nous un public de lecteurs auxquels on défend aux

journaux canadiens de s'adresser. On peut prévoir le temps où ce public de lecteurs deviendra assez puissant pour forcer l'éditeur canadien à voir dans la satisfaction de cette demande une question de vie ou de mort.

De plus, et nous parlons particulièrement de l'ouest d'Ontario, il est incontestable qu'un lecteur devient attaché à un journal comme un propriétaire à sa maison. Si, par exemple, il se procure le dimanche le *Free Press* de Détroit, comme il le peut faire dans presque toutes les villes de l'ouest d'Ontario, il est sensible à ses séductions et il cherchera à se le procurer également les autres jours de la semaine. Dans chaque cas de cette nature, c'est un lecteur de perdu pour le journal canadien sans aucune compensation pour l'éditeur de ce journal, à qui la mesure législative projetée enlève le droit de satisfaire à la demande de sa clientèle. L'ouest d'Ontario, si rapproché de nos voisins d'au delà la frontière, est plus influencé par les publications quotidiennes et hebdomadaires des Etats-Unis, que ne le sont les autres parties de la province.

Il y a plus: si un éditeur canadien désire imprimer un supplément en couleurs, semblable à ceux des journaux américains, les droits auxquels est soumis l'éditeur canadien diminuent d'autant ses revenus, et cependant ces suppléments en couleurs joints aux journaux américains du dimanche sont admis en franchise au Canada. Les droits imposés à l'éditeur canadien sont de 3 pour 100, et il doit en outre payer tant par livre pour les suppléments en couleurs. Il semblerait que ces conditions soient assez dures pour les éditeurs canadiens.

Les éditeurs de journaux canadiens sont en état de soutenir une concurrence loyale; mais par l'article proposée de l'Acte de l'observance du dimanche interdisant la publication du dimanche et par l'inefficacité des lois du pays à empêcher leurs concurrents américains de distribuer leurs journaux le dimanche, on leur refuse d'un côté les moyens de vivre et on les leur enlève de l'autre.

Je vous remercie d'avance pour la bienveillance avec laquelle vous avez bien voulu accepter de vous charger de cette affaire à ma place, et j'ai pleine confiance que l'on rendra justice aux éditeurs de l'ouest d'Ontario.

Votre tout dévoué,

THE LONDON FREE PRESS PRINTING CO., LIMITEE,

W. J. BACKBURN, *gérant.*

NELSON, C.-B., 20 avril.

A l'honorable W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Cette après-midi, la Chambre de commerce de Nelson, en assemblée générale spéciale, a approuvé à l'unanimité la requête de l'Association des horticulteurs de Kootentay au sujet du transport des fruits le dimanche, et demande que le bill concernant l'observance du dimanche soit amendé de manière à répondre aux besoins de la Colombie-Britannique.

S. M. BRYDGES,
Secrétaire.

Proposé par F. J. Deans et appuyé par Dr E. Carthen,

Résolu que le bill concernant l'observance du dimanche devrait être amendé de manière à permettre aux compagnies de transport de recevoir et de transporter le dimanche les menus fruits périssables.

Résolu, de plus, que l'adoption du bill tel qu'il est actuellement rédigé, causerait des pertes très sérieuses à l'industrie des fruits de Kootenay et de Yale. Le marché pour ces fruits se trouvant dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Manitoba, cela nécessite la cueillette journalière et l'expédition immédiate de ces fruits. En outre,

à moins qu'il ne soit amendé, ce bill serait tout particulièrement préjudiciable à tous les horticulteurs établis sur le lac Kootenay, les lacs La-Flèche et Okanagan, qui ne comptent que sur le passage de steamers pour expédier leurs fruits et n'ont aucun autre service de messageries. Et les mêmes pertes se feraient sentir à tous les points du chemin de fer où il n'existe aucun bureau local de messageries.

Adopté à l'unanimité.

D. H. PROUDFOOT,
Secrétaire de l'Association libérale de Nelson.

BUREAU DU DÉPARTEMENT HAUTS-FOURNEAUX,
NELSON, C.-A., 17 avril 1906.

A l'honorable A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de notre télégramme en date de ce jour et se lisant comme suit: " Impossible d'exploiter les hauts-fourneaux si le travail du dimanche est interdit. Lettre suit "—nous désirons vous faire savoir que l'on a attiré notre attention sur l'acte concernant l'observance du dimanche, actuellement soumis au Parlement. Nous n'en connaissons point les dispositions en détail, mais nous avons cru devoir attirer votre attention sur le fait que si nous étions obligés de suspendre le travail le dimanche nous ne pourrions continuer nos opérations de fonte. A plusieurs reprises, nous avons étudié la question en vue d'éliminer tout travail qui n'est pas absolument indispensable, mais il y a différentes divisions dans lesquelles le travail ne saurait être interrompu. Comme explication, voici à ce sujet quelques passages extraits du mémorandum du directeur de notre fonderie:—

" *Hauts-fourneaux.*—Bien qu'il soit parfois possible de disposer les hauts-fourneaux de manière que le feu puisse s'y maintenir sans intervention pendant un laps de temps de douze heures et même de vingt-quatre heures, il est rare que les conditions soient favorables pour en agir ainsi lorsqu'il s'agit de la fonte du plomb. Lorsque l'on s'attend à une suspension de travail il est possible parfois, mais pas toujours, à quelques heures d'avis, de préparer le fourneau pour une charge spéciale, mais c'est au prix d'une plus grande dépense de combustible. Même alors, à la reprise du travail, il est toujours possible qu'il se produise quelque complication qui peut entraver le fonctionnement du fourneau pour un certain temps et même parfois en nécessiter le nettoyage. Il va sans dire qu'on ne saurait, avec économie, suspendre ainsi les opérations une fois par semaine ".

Dans la division de la calcination, on pourrait interrompre le chargement des fournaises, mais il serait nécessaire qu'une partie du personnel restât sur les lieux pour veiller à l'entretien des feux et agiter la masse afin d'empêcher qu'elle ne se concréfie, et même alors, les résultats seraient fort peu satisfaisants et le travail médiocre. Dans d'autres divisions, il serait très difficile, je dirai même impossible, de suspendre entièrement le travail le dimanche.

Votre tout dévoué,

HALL MINING & SMELTING CO., LIMITEE,
J. J. CAMPBELL, *agent et gérant.*

" THE UNITED GAS AND OIL COMPANY OF ONTARIO, LIMITED ",
WINDSOR, le 14 avril 1906.

A l'honorable R. F. SUTHERLAND,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—A propos de la conversation que nous avons eue aujourd'hui, je vous serais très obligé de vouloir bien employer votre influence en faveur de la

ANNEXE No 1

Walker Oil and Gas Company, de Bothwell, dans laquelle je me trouve avoir de grands intérêts. Si le bill Fitzpatrick concernant l'observance du dimanche était adopté maintenant, ce serait virtuellement la ruine totale de cette compagnie. Voici les faits.

Les puits de pétrole de Bothwell, différemment de ceux de Pétrolia, mais comme ceux de Leamington et plusieurs autres aux Etats-Unis, sont situés dans un terrain humide, et nécessitent l'emploi incessant de pompes, afin d'en empêcher l'envahissement par l'eau. Nous avons un système de pompes fonctionnant tous les jours, et si nous étions forcés d'interrompre ce travail le dimanche, les puits se rempliraient d'eau, et il faudrait au moins deux jours pour les vider et atteindre le pétrole. Il arriverait bien vite que le terrain devenant de plus en plus humide, notre exploitation se trouverait entièrement submergée. Pour le service des pompes, nous n'employons qu'un seul homme le dimanche et c'est l'ingénieur. Si nous étions obligés d'arrêter nos pompes, il nous faudrait mettre un gardien, et, en ce qui concerne le travail du dimanche, ce serait tout un.

Je comprends combien il est difficile d'élaborer une loi qui embrasse tous les cas de cette nature, mais à moins qu'on ne nous permette le travail des pompes, nos pertes seront considérables. L'exploitation, dans son état actuel, vaut $120,000; dans les conditions où la placerait le bill, elle perdrait, en six mois, 50 pour 100 de sa valeur, et devrait être abandonnée très prochainement.

Je m'occupe de cette question avec M. Clarke, et j'ai écrit à ce sujet à M. Parmelee, je voudrais bien que vous pussiez agir de concert avec ces messieurs selon que vous le jugerez bon, et en employant les moyens qui vous sembleront les plus efficaces pour nous venir en aide.

Vous remerciant à l'avance de tout ce que vous pourrez faire pour nous,

Je demeure votre tout dévoué,

W. C. KENNEDY.

Aux honorables membres de la Chambres des communes :

HONORABLES MESSIEURS,—Il y a en ce pays certains groupes qui cherchent à dominer le pouvoir civil afin de faire violence à la conscience des autres. Le nombre croissant de ceux qui demandent une loi concernant l'observance du dimanche en est une preuve. Les *Seventh Day Adventists*, voyant cela, désirent soumettre les raisons suivantes qui leur font espérer que le bill n° 12 ne sera pas adopté et ne deviendra point une loi du Dominion.

1. Le titre du bill : "Acte concernant le jour du Seigneur". Le titre du bill (le jour du Seigneur) a, depuis plus de dix-huit cents ans, eu une signification religieuse. Le terme a été en premier lieu employé par Jean, sur l'île de Patmos. Il endurait la persécution. Il avait violé la loi romaine qui disait: Nul homme ne devra avoir pour lui-même des dieux à son choix.

2. Parce que, ayant un caractère religieux, il vient en conflit avec les garantis donnés, que la liberté religieuse est un des principes fondamentaux de la constitution.

3. Parce que c'est une violation des droits naturels—le droit à la liberté que tout homme doit avoir dans le choix de sa propre religion et de son propre temps pour le repos, pour ses dévotions religieuses et pour son travail. C'est un fait bien connu qu'il y a des croyances religieuses—celles des Juifs, des Baptistes du septième jour, des Adventistes du septième jour—qui ne reconnaissent pas le dimanche comme jour de repos; et il y a des individus qui, n'ayant aucune religion, n'observent aucun jour de repos dans la semaine. Il n'y a aucun homme observant un certain jour, aucun groupe d'hommes observant tel jour, qui ait le droit de forcer les autres à observer ce même jour.

4. Parce qu'il refuse aux Canadiens de travailler le premier jour de la semaine, tandis que le Créateur le commande.

5. Parce qu'il fait un crime du travail honnête accompli le premier jour de la semaine ; tandis que s'il est accompli tout autre jour que le dimanche, ce travail est réputé honorable. Ceci démontre que ce n'est pas le travail fait, mais le temps où il est fait, qui constitue le crime. Cela prouve que le bill est excessivement religieux.

6. Parce que c'est une législation partiale. Son but est de protéger contre la concurrence et les pertes dans le commence et dans certains genres d'affaires les hommes qui observent, ou désirent observer le dimanche; mais elle ne donne, et ne tente de donner, aucune protection de ce genre à ceux qui observent, ou qui désireraient observer tout autre jour que le dimanche. Cela veut dire que ceux qui observent le dimanche auront des privilèges spéciaux et formeront une classe préférée—qu'ils auront une loi forçant toute concurrence au repos lorsqu'ils se reposent eux-mêmes. Voyez-vous de la religion là-dedans ?

7. Parce que, bien que le bill implique le repos physique, il est réellement en faveur d'une classe spéciale afin que celle-ci puisse se conformer à un dogme religieux le premier jour de la semaine.

8. Parce que personne dans le Dominion n'a besoin d'une loi telle que celle qui résultera de l'adoption de ce bill. Parce que certains hommes exerçant certaines industries désirent observer le dimanche, comme jour de repos, ils n'ont aucun droit de forcer par la loi d'autres personnes exerçant les mêmes industries, à se reposer ce jour-là, afin qu'eux-mêmes n'éprouvent aucune perte dans leurs affaires. Pourquoi un homme qui ne désire pas observer le dimanche serait-il forcé de le faire ? Si les avantages physiques, sociaux et spirituels à tirer du dimanche sont insuffisants à compenser les hommes de toute perte qui puisse en découler, ils améliorent ces avantages. Il n'est pas juste qu'ils demandent à l'Etat de les protéger contre leurs pertes commerciales en forçant les autres à se reposer lorsqu'ils se reposent eux-mêmes. Si les gens qui exercent une certaine industrie et observent un certain jour, ont besoin de protection, alors les hommes exerçant n'importe quelle industrie, quelque soit le jour qu'ils observent, ont besoin d'avoir, étant le droit d'avoir, la même protection. Mais personne dans ce Dominion n'a nul besoin, et n'a le droit d'avoir, une semblable protection, et il n'est pas du domaine du gouvernement civil de l'accorder.

9. Parce que cela sent la précision mathématique comme les lois de la gravitation, la loi de Refler et l'hypothèse de Dalton. Nous devons être oisifs un jour par semaine ou bien nous ne pouvons (physiquement) être sauvés ; nous ne devons pas être oisifs plus d'un jour par semaine ou bien nous serons (physiquement) perdus. N'est-ce pas là un raisonnement religieux ?

10. Parce que cela implique que le travail épuise le corps qu'il expose au surmenage, mettant ainsi la santé en danger, et que l'oisiveté donne de la vigueur; en conséquence, l'ouvrier doit être forcé de prendre la quantité convenable de repos physique en vue le la "sûreté publique".

11. Parce que cela implique une présomption injuste du pouvoir de l'homme sur l'homme tant en matières civiles qu'en matières religieuses. Il n'est pas du domaine du pouvoir civil de diriger les hommes par la loi dans les choses religieuses; il ne lui convient pas non plus de traiter comme un crime un acte quelconque de commerce ou de travail honnête en quelque temps qu'on l'accomplisse. Les questions religieuses devraient être laissées à chaque âme individuelle et à Dieu et le crime seul devrait être traité comme crime.

Ce n'est pas le commerce ni le travail honnête, mais l'oppression et la persécution qui ont été le fléau et la ruine du gouvernement civil dans tous les siècles.

Pour ces raisons, nous insistons respectueusement, mais très instamment, pour que ce bill ne soit pas adopté.

A. O. BURRILL,
Président de la Conférence d'Ontario des Adventistes.

ANNEXE No 1

Le document qui suit a été préparé par l'ancien H. E. Rickard, de Fitchbay, P.Q., et produit au nom des Adventistes du Septième Jour:—

M. le Président et honorables messieurs:—C'est en vérité une grande satisfaction pour moi d'avoir le privilège de me présenter devant au nom de mes coreligionnaires, les Adventistes du Septième Jour du Canada. Je ne viens pas devant vous parce que j'aime la controverse, mais sachant que je suis désigné pour la défense de l'Evangile; Phil. 1, 17. Je crois que tout chrétien devrait se faire un devoir d'exalter le Christ dans toute circonstance, car il a dit lui-même: " Et si je suis soulevé de terre, j'attirerai tous les hommes à moi ". Jean, 12.32. Puis Jésus leur parla, disant: " Je suis la lumière du monde, quiconque me servira ne marchera pas dans les ténèbres, mais il aura la lumière de vie ". Jean, 8.12.

Eh bien, honorables messieurs, quelle apparence aura cet acte pour l'observance du dimanche lorsqu'on le mettra devant " la lumière du monde ". Est-il d'accord avec les principes qu'Il a posés dans la grande loi primordiale: " Faites toujours aux autres ce que vous voudriez que l'on fit à vous-mêmes ". Mat., 7.12. Aimeraient-ils que ceux qui observent le septième jour fissent passer une loi pour les forcer à observer le samedi? Non, certes. Avez-vous jamais entendu dire que le Sauveur eut tenté de forcer les gens à le suivre ou même à l'écouter? Lorsqu'il leur enseignait qu'il était le pain de la vie, nous lisons: " donc un grand nombre de ses disciples en entendant ceci se dirent: ' cette parole est difficile à croire, qui peut l'entendre ' ". Dès lors un grand nombre de ses disciples s'en retournèrent et ne marchèrent plus à sa suite. Jésus les a-t-il forcés à l'écouter, à le suivre. Non. " Alors Jésus dit aux douze: allez-vous me quitter? " Et Simon Pierre lui répondit, " Seigneur, à qui irions-nous? Vous avez la parole de vie éternelle ". Jean, 6-60, 66-68.

Maintenant si nous avons l'esprit du Christ, allons-nous essayer de forcer les autres à nous suivre ou à croire comme nous? et l'Evangile dit: " Mais tout homme qui n'a pas l'esprit du Christ n'est pas des siens ". Rom. 8-9. Nous nous opposons à cet acte concernant l'observance du dimanche, parce que c'est de la législation religieuse, qui n'est pas en harmonie avec l'esprit du Christ. Nous lisons dans les Rév. 1-10: " J'étais en esprit le jour du Seigneur ". Ceci a été écrit par le voyant de Potmos, 96 après J.-C., et cela nous prouve qu'il y avait un jour fixe que le Seigneur réclamait spécialement comme le sien; mais il n'est pas ici démontré quel jour de la semaine. C'était, cependant, on nous explique, dans le premier verset du même chapitre, que ceci est la Révélation de Jésus-Christ, et nous Lui laisserons dire de quel jour il est le Seigneur.

Dans Marc, 2.27-28, et Il leur dit: le Sabbat a été fait pour l'homme et non l'homme pour le Sabbat; ainsi le Fils de l'Homme est aussi le Seigneur du Sabbat ", et dans Marc 16: 1, 2, nous lisons: " Et le lendemain du Sabbat, Marie Madeleine et Marie, la mère de Jacques et de Solomé, achetèrent des aromates afin de l'aller oindre, et de bonne heure, le matin, le premier jour de la semaine, elles se rendirent au sépulcre au lever du soleil ". Alors, d'après les Ecritures, le Sabbat, ou le jour dont le Sauveur a dit qu'il était le Seigneur, était passé quand le premier jour de la semaine a commencé, et ces trois citations prouvent qu'il y a un jour du Seigneur, que ce jour-là est le Sabbat et que le Sabbat est le jour qui vient immédiatement avant le premier jour de la semaine, soit le septième jour.

Nous trouvons le même point prouvé par la vie et l'exemple du Christ. " Et il vint à Nazareth, où il avait été élevé et comme c'était la coutume, il se rendit dans la Synagogue le jour du Sabbat et se leva pour lire ". Luc 4: 16, 31. Alors, nous voyons que le jour communément appelé le dimanche n'est pas le jour du Seigneur d'après les enseignements et la vie du Christ, et ceux qui demandent une législation en faveur de ce jour trouvent à redire contre l'exemple du Christ, car Il a dit, " J'ai gardé les commandements de mon Père et j'ai conservé son amour ", et ces commandements étaient dans le cœur de Jésus.

" Alors j'ai dit, voilà que je viens, dans le volume du livre écrit à mon sujet; je me réjouis d'accomplir ta volonté, ô mon Dieu; oui, ta loi est dans mon cœur.' Ps.

40: 7, 8. Eh bien, quand la soi-disant Alliance du Jour du Seigneur demande à notre gouvernement de légiférer en faveur du dimanche, le premier jour de la semaine, au lieu du Sabbat, le septième jour de la semaine, elle lui demande de faire une loi en opposition directe à la vie du Christ, la Lumière du Monde, et contre la loi de Dieu, telle que promulguée du haut du Sinaï, et qui était dans le cœur du Christ, cette même loi qui doit être écrite dans le cœur de tout chrétien. " Ecrite non avec de l'encre, mais avec l'esprit du Dieu vivant." " Non sur des tablettes de pierre, mais sur les tablettes de chair du cœur." 2 Cor. 3; 3, qui est en réalité la nouvelle alliance. " Car voici l'alliance que je ferai à l'avenir avec la maison d'Israël, a dit le Seigneur, je mettrai mes lois dans son esprit et les écrirai dans son cœur."

Mais l'Alliance dit non, et demande une loi pour mettre le dimanche dans le cœur au lieu du Sabbat, le jour dont il a dit être le Seigneur. " Donc le Fils de l'homme est aussi le Seigneur du Sabbat." Marc 2; 28. Pourquoi s'est-il intitulé le Seigneur du Sabbat? Parce qu'Il l'a fait; car nous lisons dans Jean 1; 1, 3, ce qui suit: " Tout a été fait par Lui et sans Lui rien de ce qui a été fait n'a été fait "; et dans Marc 2; 27, nous lisons: " Le Sabbat a été fait pour l'homme et non l'homme pour le Sabbat ".

Donc puisqu'il a été fait par Lui et que tout ce qui a été fait a été fait par Lui, Il doit avoir fait le Sabbat, donc Il est le Seigneur du Sabbat (et pour plus de preuves à l'appui du fait que le Christ est le créateur de toutes choses, lisez Co. 1; 16-19) et il s'en suit que celui qui a fait l'œuvre de la création doit avoir été celui qui s'est reposé le jour du Sabbat, le bénissant et le sanctifiant. Gen. 2; 3; et ceux que nous représentons désirent sanctifier ce jour-là, car ils savent qu'il est saint, car c'est le Seigneur qui l'a fait ainsi et qui l'appelle " Mon Saint Jour ", Isa. 58; 13.

On pourra dire que peu importe quel jour vous observez, pourvu que vous l'observiez saintement; mais j'aimerais à savoir comment une personne peut considérer sain un jour que le Seigneur n'a pas fait saint. Je dirai, avec tout le respect voulu pour la race, vous pourriez tout aussi bien essayer de rendre un nègre blanc. Vous seriez bien forcé de le blanchir avant de le rendre blanc. " L'Ethiopien peut-il changer sa peau ou le léopard ses taches? Alors vous pouvez également faire le bien, vous qui êtes habitués à faire le mal ". Jér. 13: 23.

Non, il n'y a pas une personne sur terre, ni une alliance de personnes, qui puisse rendre un jour saint. Toutes les lois humaines de toutes les législatures de tout l'univers ne sauraient mettre de côté la loi de Dieu concernant le Sabbat et rendre un autre jour saint. Mais d'aucuns diront que la minorité devrait se soumettre pour le bien de la nation. Eh bien! Caïphe a dit: " Il vaut mieux pour nous qu'un seul meure pour le peuple et que toute la nation ne périsse ", lorsque, au point de vue des secours humains, le Christ et ses disciples étaient en minorité. Les minorités peuvent céder en matières civiles, elles ne peuvent le faire lorsqu'il s'agit de devoirs sacrés. La Conférence de Québec des Adventistes du Septième Jour est devenue par un acte spécial de législation (enregistré dans le 58e Victoria, 95) un corps politique légalement constitué et reconnu comme corps chrétien. Est-ce que le parlement du Dominion va permettre l'adoption d'un bill qui flétrira ces chrétiens comme des criminels? Quelle serait la conséquence de cela pour les Adventistes du Septième Jour? Si cela est permis, cela équivaut à la persécution, mais vous lèverez les bras dans une sainte horreur et vous direz: Oh, non! Vous pouvez faire vos devoirs religieux le septième jour ou le samedi, si vous le préférez.

Oui, mais cette loi qu'on vous demande de faire les force à observer le dimanche aussi, cela leur imposerait ainsi une taxe ou une amende à cause de leur conscience en leur enlevant un sixième du temps que le Seigneur a donné pour travailler à pourvoir à leurs besoins quotidiens, et lorsqu'un père de famille verra qu'il ne peut dans cinq jours de la semaine donner à ses enfants les choses nécessaires à la vie; qu'ils deviennent pâles et souffrent de faim, que fera-t-il? Quelle sera la conséquence pour un père aimant? Cette loi qu'on vous demande de passer dit qu'il ne doit pas travailler le dimanche et la loi de Dieu dit: " Rappelle-toi d'observer saintement le jour du

ANNEXE No 1

Sabbat, durant six jours tu travailleras et feras tout ton ouvrage, etc". Alors vous le mettez dans l'alternative d'abjurer sa foi ou de laisser sa famille souffrir de la faim. Ainsi, il doit devenir un criminel aux yeux du monde ou un pécheur aux yeux de Dieu. En d'autres termes, il doit aller en prison ou à la damnation.

Si ce n'est pas là de la persécution, j'aimerais à savoir ce qui l'est. Est-ce que ceux qui demandent cette loi suivent le précepte divin de faire aux autres ce qu'ils voudraient qu'il leur soit fait? Aimeraient-ils bien cela si ceux qui observent le Sabbat faisaient passer une loi qui les forcerait à observer le samedi et vous disaient ensuite qu'ils peuvent observer aussi le dimanche? Nous ne serions pas d'ailleurs en faveur d'un tel mouvement, car nous sommes opposés à la législation religieuse, sous n'importe quelle forme, tel que celui que l'on vous demande d'adopter et qui serait en opposition directe à la proclamation de Sa Majesté, la feue reine Victoria, dans laquelle elle dit: "Nous déclarons que c'est notre volonté royale et notre bon plaisir que personne ne soit d'aucune manière favorisé, ni molesté ou inquiété, à cause de ses croyances et de ses pratiques religieuses". Maintenant, si ce bill est adopté, il favorisera ceux qui observent le premier jour de la semaine et molestera ceux qui observent le septième jour. Bien que notre regrettée reine soit morte, ses nobles paroles vivront toujours. Puis, si vous considérez les résultats de la législation religieuse, vous verrez que le Seigneur ne l'a jamais approuvée. Prenez, par exemple, le cas de Nabuchodonozor, le puissant roi de Babylone, qui avait fait mettre une statue d'or dans la plaine de Doura et qui avait décrété que quiconque ne l'adorerait pas à genoux serait jeté dans une fournaise ardente; mais trois braves restèrent fidèles à la loi de Dieu et ils furent jetés dans la fournaise. Et l'on put voir la forme d'un quatrième, tout semblable à celle du Fils de Dieu, marchant avec eux, les protégeant contre toute atteinte du feu, démontrant ainsi qu'Il approuvait leur fidélité.

Aussi Daniel, sous l'empire Médo-Persan, lorsqu'on eut été induit par des gens plus zélés qu'éclairés, à adopter une loi religieuse, en vertu de laquelle Daniel fut jeté dans une fosse aux lions. Nous savons coment le roi fut mécontent de lui-même; après avoir passé la nuit blanche, il se rendit à la fosse et dit à Daniel: "Oh! Daniel, serviteur du Dieu vivant, est-ce que ton Dieu, que tu sers continuellement, est capable de te délivrer des lions?" Et Daniel dit au roi: "Oh! roi, vivez éternellement. Mon Dieu a envoyé son ange qui a fermé la gueule des lions; ils ne m'ont fait aucun mal parce que devant Lui mon innocence est en moi et devant toi aussi, ô roi, ai-je fait quelque mal?" Daniel 6; 20-22.

Puis, dans cette description, nous voyons comment Paul et Silas furent traduits devant le magistrat pour leur foi et furent finalement jetés en prison. Dans ce cas, le Seigneur témoigna de sa désapprobation par un tremblement de terre si fort que toutes les portes de la prison furent ouvertes et qu'ils furent libérés. De même lorsque Pierre et d'autres apôtres furent mis en prison pour leur foi, l'ange du Seigneur fut envoyé pour les libérer, et quand le capitaine et les officiers les eurent conduits devant le conseil, Pierre et les autres apôtres dirent: "Nous devons obéir à Dieu plutôt qu'aux hommes". Nous voyons donc par là que le Seigneur a toujours désapprouvé la législation religieuse. La *Lord's Day Alliance* (Alliance du Jour du Seigneur) ne suit pas les principes posés par le Seigneur lui-même; car, lorsque les rapports entre l'Eglise et l'Etat lui furent soumis, "Alors, leur dit-il, rendez donc à César ce qui appartient à César et à Dieu ce qui appartient à Dieu". Si le dimanche est le jour du Seigneur, pourquoi ne le lui rendent-ils pas, au lieu de se rendre "à Ottawa" pour avoir une loi qui les forcera eux-mêmes et d'autres, et tous les autres, à le rendre au Dominion du Canada? Si le gouvernement a le droit de dire quand un homme devra rendre un culte religieux, pourquoi n'at-il pas celui de dire à qui ou à quoi il devra le rendre? Si la majorité le juge à propos, elle pourrait demander une loi qui forcerait tout le monde à adorer des idoles. Puis, si le gouvernement peut dire quand et qui l'on devra adorer, pourquoi ne pourrait-il pas dire aussi comment on devra adorer. Si quelqu'un avait l'idée que tous doivent être baptisés et qu'il crût que l'immersion serait la bonne manière d'administrer le baptême, si cet homme pouvait fonder une alliance et assié-

ger le Parlement et s'il réussissait à obtenir une loi à l'effet que tous doivent être baptisés, saints et pécheurs; s'il envoyait ensuite un officier civil pour les conduire à la rivière et les forcer à être ainsi baptisés, quelle indignation ne serait-elle pas soulevée? La même indignation qu'éprouvera le non-converti que vous forcez à observer un jour à la sainteté duquel il ne croit pas. Mais le vrai chrétien, celui qui a assez de l'esprit du Christ pour prier pour ses ennemis, récitera la prière: "Pardonnez-leur, mon Dieu, car ils ne savent ce qu'ils font!"

Non, les gens ne semblent pas savoir que le Sauveur a toujours mis au premier rang notre devoir envers Dieu et au second rang notre devoir envers notre prochain. Lorsqu'on lui a demandé quel était le grand commandement de la Loi, Jésus a dit: "Tu aimeras le Seigneur, ton Dieu, de tout ton cœur, de toute ton âme et de tout ton esprit, c'est là le premier et le grand commandement; le second lui ressemble, tu aimeras ton prochain comme toi-même". Dans le décalogue, nous trouvons notre devoir envers notre créateur dans les quatre premiers commandements et notre devoir envers le prochain dans les six derniers. Donc les hommes peuvent faire des lois concernant les devoirs de l'homme envers son prochain, mais non pas concernant les devoirs de l'homme envers son Dieu. En conséquence, honorables messieurs, nous protestons contre ce bill.

1. Parce qu'il est en contravention directe avec la loi de Dieu qui dit que le septième jour est le Sabbat. 2. Parce qu'il est contraire à la vie et à l'exemple du Christ qui avait la coutume d'observer le Sabbat et qui a dit "Le Fils de l'Homme est aussi le Seigneur du Sabbat". Il n'a jamais dit qu'il était le Seigneur du premier jour de la semaine. 3. S'il était vrai que le premier jour de la semaine, communément appelé le dimanche, fut le Jour du Seigneur, on devrait le rendre au Seigneur et non à César, ou au Dominion du Canada. 4. C'est de la législation religieuse, ou une union de l'Eglise et de l'Etat, dont notre Sauveur a toujours tenu les devoirs distincts et séparés. 5. Il nous enlèverait nos droits provinciaux de citoyens honorables en rendant nulle la déclaration de notre acte constitutif à l'effet que nous sommes "un corps chrétien"; il flétrirait des milliers de loyaux citoyens du Canada comme des criminels. 6. Il n'est pas d'accord avec la proclamation du trône de la Grande-Bretagne, en 1858, où il est dit: "Nous déclarons qu'il est de notre royal bon plaisir et volonté que personne ne soit en aucune manière favorisé, ni molesté ou inquiété à cause de sa croyance ou de ses pratiques religieuses, etc". Donc, comme il n'est pas conforme au grand exemple de tout vrai christianisme de forcer les gens à être chrétiens par la loi, cherchons tous humblement l'esprit du Christ, qui est la lumière du monde, chef de l'Eglise et le Sauveur du corps et que, par une vie chrétienne, nous puissions l'exalter afin qu'il attire tous les hommes à Lui!

H. E. RICKARD,
pour la province de Québec.

LE FONDS DE RETRAITE DE L'EGLISE MÉTHODISTE,
6 WESLEY BUILDING, TORONTO, 24 avril 1906.

Au comité spécial chargé de l'Acte concernant l'observance du dimanche,
Edifice du Parlement,
Ottawa.

MESSIEURS,—Je constate que la législation projetée dans le but d'obtenir une meilleure observance du dimanche aura l'effet de faire un tort sérieux à l'utilité du parc Grimsby. Je sais bien que le but de l'acte est de fermer ces places publiques qui sont devenues fameuses par la violation de la sainteté du Sabbat, en y permettant des jeux de sport, des récréations et des amusements mondains qui sont évidemment en conflit avec le sentiment chrétien du pays.

J'approuve parfaitement les fins de cette législation, mais je désire attirer l'attention de votre honorable comité sur le fait bien connu que les exercices du dimanche

au parc Grimsby sont et ont toujours été tenus dans le but exprès de promouvoir les fins mêmes visées par votre Acte concernant l'observance du dimanche

Tous les services y revêtent un caractère religieux. Dans le parc, la journée est consacrée à la dévotion chrétienne, et le modique prix d'entrée demandé à la porte a été imposé parce que la collecte de congrégation ordinaire a été trouvée tout à fait insuffisante pour subvenir au frais de semblables services. Le système volontaire n'a pas réussi. Les frais de ces services sont nécessairement élevés et il paraît certain qu'il sera impossible de les continuer si l'acte projeté est mis en vigueur.

J'écris dans le but de suggérer que l'on pourrait raisonnablement faire exception dans ces cas où le but de la réunion est purement de dévotion religieuse et où cette intention est pleinement et strictement observée.

Il y a un grand nombre de personnes qui n'entendent jamais prêcher l'Evangile, excepté si on les attire en de semblables occasions spéciales. Des multitudes d'hommes et de femmes ont, pendant la longue expérience de cette institution, été induits à mener une meilleure vie.

Je sollicite respectueusement votre attention sur ces considérations et je crois sincèrement que votre comité verra qu'il est possible d'adopter une disposition exceptionnelle s'appliquant à ce cas et à tous les autres cas semblables,

Bien à vous,

W. S. GRIFFIN.

A CEUX QUE LES PRÉSENTES CONCERNENT:

24 avril 1906.

Au meilleur de ma connaissance, les directeurs du parc Grimsby ont toujours tenté de maintenir les meilleures conditions possibles pour assurer le bien-être moral et religieux des gens, le Jour du Seigneur, et cela surtout depuis les dernières années passées.

Les services religieux publics qu'on y a faits ont été grandement appréciés et aimés, non seulement par les gens résidant dans le parc, mais aussi par d'autres demeurant dans les environs.

Il y a peu de places publiques sur ce continent nord-américain, s'il y en a, où l'on puisse passer un dimanche plus agréable et plus profitable que sur le terrain du parc Grimsby, où les services religieux publics sont dirigés par un grand nombre des ministres les plus éminents du Canada et des Etats-Unis.

J. V. SMITH,
Pasteur de l'Eglise méthodiste centrale, Toronto.

OTTAWA, 25 avril 1906.

Dr. J. W. DANIELS, M.P.,
Président du comité spécial sur le bill n° 12.

CHER MONSIEUR,—Ci-inclus veuillez trouver une lettre du Rév. Dr J. V. Smith, de Toronto, actuellement pasteur de l'église méthodiste centrale de cette ville et autrefois pasteur de l'église métropolitaine. Le Dr Smith a un cottage au parc Grimsby, et il a eu l'occasion de remarquer comment on observait le dimanche sur ce parc. J'inclus aussi la page 12 de notre programme pour 1904, et la page 14 de celui de 1905, ce qui donnera à votre comité quelques renseignements quant à la classe de gens que nous avons pour nos services du dimanche. Des hommes dont les noms sauront, je le crois, convaincre votre comité qu'ils ne se prêteraient à aucune affaire dans le but de la non-observance du Sabbat. Le but de ce bill est, je crois, d'obtenir une meilleure observance du Sabbat, qui abolirait tout travail non nécessaire et réduirait le travail nécessaire à un minimum; et je suis parfaitement en faveur de ces

vues, mais si on l'adopte de telle manière qu'il empêche nos gardes-barrières de rester en fonctions continues, il manquera son but en ce qu'il augmentera le travail plutôt que de le diminuer. Au lieu d'employer deux hommes (l'un relevant l'autre) il faudra engager plusieurs surveillants ou gardiens additionnels et les empêcher de se reposer le dimanche. Et il en résultera une plus grande profanation du Sabbat par suite du grand nombre de gens qui prendront les tramways électriques et les convois de chemin de fer pour y entrer le jour où l'entrée sera gratuite. J'ai suggéré un amendement, la semaine dernière, et je vous l'ai soumis, mais il ne paraît pas dans les témoignages imprimés; je le répète ici comme amendement ou ajouté à l'article n° 7, après le mot privilège: "Excepté le service divin ordinaire conduit par un ministre de l'Evangile régulièrement ordonnée ou un évangéliste reconnu comme tel par une dénomination religieuse quelconque du Canada". Ou bien l'amendement suggéré par le Rév. E. A. Chown, B.A., dans sa lettre (voir page 11, rapport des témoignages). Mais si cela n'est pas approuvé par votre honorable comité j'espère que l'on fera aux articles 11, 12, 13 des amendements qui permettront à nos gardes-barrières d'empêcher d'entrer les personnes non désirables, d'agir en cas de besoin et de collecter le paiement de la part des gens qui ont fréquenté le parc les jours précédents et qui pourraient désirer le quitter le dimanche.

Bien à vous,

C. M. GRIPTON.

PROGRAMME.

Les personnes ci-dessus ont officié aux services du dimanche en 1904:—

Rév. A. Carman, D.D., surintendant général, église méthodiste, Toronto, Ont.
Rév. R. P. Mackay, M.D., secrétaire-missionaire presbytérien, Toronto, Ont.
Rév. R. J. Treleaven, Toronto, Ont.
Rév. A. Sutherland, D.D., secrétaire-missionnaire, Eglise méthodiste, Toronto, Ont.
Rév. G. F. Goucher, D.D., directeur du collège de femmes, Baltimore, Md.
Rév. F. H. Wallace, D.D., doyen de théologie, université Victoria, Toronto, Ont.
Rév. H. Johnston, D.D., pasteur de l'église Saint-Paul, M.E., Baltimore, Md.
Rév. James Henderson, D.D., associé-secrétaire-missionnaire, Toronto, Ont.
Rév. Murdock McKenzie, missionaire revenu de la Chine.
Rév. A. C. Crews, secrétaire de ligue Epworth, Toronto, Ont.
Rév. J. H. Riddell, M.A., B.D., directeur du collège Alberta, Edmonton, Alta.
Rév. J. C. Stephenson, M.D., secrétaire du *Forward Movement,* Toronto, Ont.
Rév. S. H. Moore, D.D., pasteur de la 1ère église presbytérienne, Newcastle, Pe.
Rév. Albert E. Craig, D.D., pasteur de l'église M.E., Ottumwa, Ill.
Rév. J. S. Williamson, D.D., pasteur de l'église méthodiste, Burlington, Ont.
Rév. N. R. Willoughby, D.D., Grimsby, Ont.
Rév. Jonh Muir, pasteur de l'église presbytérienne, Grimsby, Ont.
Rév. T. W. Jackson, pasteur de l'église méthodiste, Grimsby, Ont.
Rév. J. C. Speer, D.D., pasteur de l'église méthodiste New Richmond, Toronto, Ont.
Rév. W. S. Daniels, B.A., B.D., Hamilton, Ont.
Rév. L. W. Hill, B.A., pasteur de l'église méthodiste de l'Euclid Ave, Hamilton, Ont.
Rév. Joseph Philps, B.D., pasteur de l'église méthodiste, Kincardine, Ont.
Rév. R. Whiting, B.A., pasteur de l'église méthodiste, Kincardine, Ont.
Rév. W. L. Rutledge, B.A., Woodstock, Ont.
Rév. R. W. Woodsworth, Toronto, Ont.
Rév. G. M. Meacham, D.D., missionnaire revenu du Japon.

ANNEXE No 1

Rév. J. A. Jackson, M.D., Toronto, Ont.
Rév. E. E. Scott, Galt, Ont.
Mme F. W. Jackson, présidente de la W.M.S., Conférence Hamilton, Grimsby, Ont.
Mme F. C. Stephenson, Toronto, Ont.
Mme A. O. Rutherford, présidente fédérale, W.C.T.U., Toronto, Ont.
Mme S. Rowell Wright, vice-présidente fédérale, W.C.T.U., London, Ont.
Mme A. M. Bascom, secrétaire fédérale, W.C.T.U., Toronto, Ont.
Mme Mary R. Thornley, surintendante fédérale, *School of Methods,* London, Ont.
Mme Asa Gordon, surintendante fédérale des travaux évangélistiques, Ottawa, Ont.
Mme R. W. Woodsworth, Toronto, Ont.

CONFÉRENCIERS, ARTISTES ET TUTEURS.

Mme Catherine Ertz Bowden, "Hiawatha," Chicago, Ill.
Mme D. W. Robertson, *Edison Projectoscope Co.,* New-York.
M. Kenneth Bruce, M.A., DeFumak Springs, Fla.
Mons. Elwood, magicien, Philadelphie, Pe.
M. C. L. Bowden, Chicago, Ill.
M. Fred High, ventrilogue, Pittsburg, Pe.
Prof. Geo. P. Bible, M.A., personnificateur, Philadelphie, Pe.
Mme S. S. Frackelton, conférence artistique, Chicago, Ill.
Mlle Bertha Adams, B.E., récitations, Toronto, Ont.
M. F. R. Conklin, personnificateur, New-York.
M. Thomas M. Gillicuddy, conférencier, Toronto, Ont.
M. E. L. McIntosh, opérateur, New York.
M. R. Stanley Burleigh, directeur physique, Pittsburg, Pe.
Mlle Marian K. Williams, kindergartener, Buffalo, N.Y.

LISTE MUSICALE.

M. H. A. Stares, chef de fanfare 91e Highlanders, Hamilton, Ont.
M. F. M. Howard, chef de fanfare 44e régiment, Grimsby, Ont.
M. Chrystal Brown, directeur musical, Erie, Pe.
Dr Davies, accompagnateur, Toronto, Ont.
Mme Nora MacHigh, contralto, Pittsburg, Pe.
M. Howard D. Argoe, pianiste, New-York, N.Y.
M. Harvey Willard, violoniste, New-York, N.Y.

Pour autres chanteurs et musiciens, voir sous le titre de services musicaux.

PROGRAMME.

Les personnes ci-dessous ont officié aux services du dimanche en 1905:

Rév. John Potts, DD., secrétaire général de l'éducation, l'église méthodiste, Toronto, Ont.
Rév. S. H. Moore, DD., pasteur de l'église presbytérienne centrale, Newcastle, Pe.
Rév. Fredérick S. Parkhurst, Ph.D., pasteur de l'église M. E., Medina, N.Y.
Rév. W. G. Jordan, B.A., D.D., Université Queen, Kingston, Ont.
Rév. R. Brecken, D.D., Toronto, Ont.
Rév. Jas. Allen, M.A., surintendant des missionnaires du Nouvel Ontario, Toronto, Ont.
Rév. A. Stewart, D.D., Collège Wesley, Winnipeg, Man.
Rév. R. P. McKay, D.D., secrétaire, président bureau des missions étrangères, Toronto, Ont.
Rév. F. C. Stephenson, M.D., secrétaire du *Forward Movement,* Toronto, Ont.

Rév. E. B. Lanceley, pasteur de l'église méthodiste de Dundas St., London, Ont.
Rév. S. G. Robinson, pasteur de l'église M.E., Fulton, N.Y.
Rév. Gerald Willoughly, pasteur de l'église congrégationnelle, Johannesberg, Sud-Africain.
Rév. T. E. E. Shore, M.A., pasteur de l'église Wesley, Hamilton, Ont.
Rév. D. C. McIntyre, Ph.D., pasteur de l'église presbytérienne, Beamsville, Ont.
Rév. J. W. Cooley, pasteur de l'église méthodiste, Grimsby, Ont.
Rév. D. V. Lucas, DD., Grimsby, Ont.
Rév. W. G. Smith, B.A., Université de Toronto, Ont.
Mlle Jessie Porter, missionnaire du *Forward Movement,* Toronto, Ont.
Rév. Jos. Awde, M.A., Grimsby, Ont.
Hon. E. G. Stevenson, S. C., I.O.F., Détroit, Mich.
Hon. Dr. Montague, I.O.F., Hamilton, Ont.
Mme A. O. Rutherford, président fédérale W.C.T.U., Toronto, Ont.
Mme S. Rowell Wright, vice-président fédérale, W.C.T.U., London, Ont.
Mme A. M. Bascom, secrétaire fédérale, W.C.T.U., Toronto, Ont.
Mme May R. Thornley, surintendante fédérale, School of Methods, London, Ont.
Mme Asa Gordon, surintendante fédérale, travaux évangélistes, Ottawa Ont.
Mlle Helen E. Dunhill, organisatrice, W.C.T.U., Indes.

CONFÉRENCIERS, ARTISTES ET LECTEURS.

L'honorable Wallace Bruce, conférencier, De Funiak Springs, Fle.
M. Thomas McGillicuddy, conférencier, Toronto, Ont.
M. J. B. McKay, récitations, Toronto, Ont.
Mlle Bertha A. Adams, B.E., lecteur, Toronto, Ont.
M. D. W. Robertson, *Edison Projectoscope,* New-York.
M. E. L. McIntosh, opérateur, New-York.
M. J. H. Ford, conférencier, Toronto.
Rév. G. Willoughby, conférencier, Johanesberg, Sud-africain.
M. R. Stanley Burleigh, directeur physique, Pittsburg, Pe.
Mlle Chryssa A. Sparling, jardin de l'enfance, Toronto.
Mlle Annie May Moorman, Lynchburg, Ve.

LISTE MUSICALE.

M. H. A. Stares, chef de musique, 91e Highlanders, Hamilton, Ont.
M. F. M. Howard, chef de musique, 44e Régiment, Grimsby, Ont.
M. Arthur Blight, directeur musical, Toronto, Ont.
M. Arthur Blight, accompagnateur, Toronto, Ont.
M. Jas Fox, chanteur comique, Toronto, Ont.
Mlle Carrie Dumont, pianiste, New-York.
Mlle Elsie Rose Carrick, violoniste, New-York.
Ruth Anderson-Reohr, violoniste, New-York, N.Y.
Wilma Anderson, pianiste, New-York, N.-Y.
D'Arlington Reohr, ténor, New-York, N.-Y.

Pour autres chanteurs et musiciens, voir sous le titre de services musicaux.

TORONTO, 19 avril 1906.

A l'honorable CHARLES FITZPATRICK,
Ministre de la Justice et Procureur général,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je vous prie de vouloir bien transmettre la déclaration ci-jointe au président du comité sur l'Acte concernant l'observance du Dimanche, au lieu de ma comparution personnelle de la part de la compagnie du Parc Grimsby.

Je demeure respectueusement à vous,

E. A. CHOWN,
Secrétaire.

ANNEXE No 1

OTTAWA, 20 avril 1906.

CHER DR DANIEL,—Je vous envoie ci-inclus une lettre de M. E. A. Chown, secrétaire de la compagnie du Parc Grimsby, avec son contenu.

C. FITZPATRICK.

DR. DANIEL, M.P.
Chambre des Communes.

TORONTO, 18 avril 1906.

Au comité spécial
In re Acte concernant l'Observance du Dimanche.
Edifice du Parlement, Ottawa.

MESSIEURS,—En accusant réception d'une communication antérieure adressée à lui-même, ainsi qu'aux autres membres du comité, l'honorable M. Fitzpatrick a bien voulu ajouter: "Je vous conseille de vous présenter devant ce comité lorsqu'il siégera".

Vu qu'il est impossible aux autres directeurs d'y être personnellement présents, je prierais le comité de vouloir bien donner son attention aux raisons additionnelles en faveur de l'adoption d'un nouvel article, n° 8—avec le sous-titre, "Exception en ce qui concerne certains cas dans Ontario", article dont j'ai indiqué les grandes lignes dans mes lettres précédentes:—

1. L'adoption de l'article 7 sans changement ou amendement affecterait sérieusement tout le plan des opérations de la compagnie. Tel qu'actuellement rédigé, il nous empêche de recevoir un prix d'entrée de la part des personnes entrant le jour du Seigneur. Il nous exposerait à toutes les pénalités de l'acte, si nous recevions une somme d'argent quelconque de toute personne sortant du parc le jour du Seigneur. Tout notre système est basé sur le plan en vertu duquel le paiement doit être retiré à la sortie, pour tous les jours non compris dans le billet tel qu'acheté en entrant.

J'envoie ci-inclus un échantillon de billet d'un jour, aussi de billets de 2, 4, 5, 6, 7, 14 et 21 jours. Sur chacun d'eux, l'on voit imprimé: "Ce billet devra être remis à la porte, en quittant le terrain". Chacun, en quittant le terrain, présente son billet au gardien de la barrière, qui compare la date estampée sur le billet à la date exacte du départ et collecte tout ce qui peut être dû pour le temps non couvert par le billet.

Si l'acte déclare qu'il est illégal pour la compagnie de recevoir de l'argent des personnes quittant le parc le jour du Seigneur, chacun pourra alors acheter un billet bon pour un seul jour, disons le lundi, et y rester les mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi—et le dimanche aussi et, en partant le dimanche soir—de ne rien payer, ce qui enlèverait à la compagnie le revenu auquel elle a droit pour le nombre de jours passés sur le terrain. Ceci s'appliquerait aussi à tout temps supplémentaire, en ce qui concerne tous les autres billets. Le fait de sortir du parc le dimanche règle toutes les réclamations pour le temps supplémentaire et prive ainsi la compagnie du revenu auquel elle a légalement droit.

2. L'adoption de l'article 7, telle qu'actuellement rédigé, rendra illégal—en tant que le Parc Grimsby est concerné—ce qui n'a pas été illégal pendant les trente années passées, et ce qui n'est pas aujourd'hui illégal, dès que le parlement, sur votre recommandation, l'aura adopté et que l'assentiment royal lui aura été donné.

Me permettra-t-on de demander à votre honorable comité, s'il croit avoir le droit de recommander quoi que ce soit comme illégal, à moins d'être convaincu que l'acte déclaré illégal est soit moralement mauvais, soit nuisible aux intérêts de la société en général?

Est-ce que le fait de collecter un prix d'entrée (15 cents) à la porte, le jour du Seigneur, est moralement mauvais, lorsque la seule chose fournie par les autorités de cet "exploité pour le profit qu'il raporte" est un ou plusieurs services de culte public ?

Est-ce que la coutume de collecter un prix d'entrée, le jour du Seigneur, au Parc Grimsby, doit être déclarée illégale parce qu'elle " nuit aux intérêts généraux de la société " ?

" Les intérêts généraux de la société ", en tant qu'il s'agit du bill actuel, consistent à obtenir une observance tranquille et sage du dimanche.

Le fait de faire payer un prix d'entrée dans le parc Grimsby, le dimanche, rend possible le maintien en dedans de ses limites d'une observance aussi tranquille et sage du dimanche qu'il soit possible de désirer.

Ses règlements pour la gouverne des visiteurs quant au jour du Sababt sont ci-annexés.

Ces règlements ne sont pas de simples articles d'un règlement insérés pour l'apparence, mais ils sont dûment exécutés et convenablement observés.

Le caractère d'activité remarquable dans le parc Grimsby durant les mois de juillet et d'août ne font aucun tort aux intérêts généraux de la société—quant à ce qui concerne le bon ordre et la tranquillité du dimanche dans le pays environnaant.

Il a pu se produire dans le passé des cas où la renommée de grands orateurs, tels que Talmage ou Sam Jones, avait attiré d'immenses foules, au parc Grimsby, de vingt à trente milles à la ronde et où la conduite d'un grand nombre de cette foule retournant à domicile a été plus ou moins déréglée; mais ce sont là des choses du passé.

Le tableau ci-annexé, indiquant les entrées individuelles, le dimanche, pour les cinq dernières années, fera voir que les gens ne sont pas venus au parc Grimsby en nombre aussi considérable pour troubler la quiétude du jour du Seigneur, en tant que le pays environnant est concerné.

Vu les faits mentionnés ci-dessus, la compagnie du parc Grimsby demande que vous ne recommandiez pas au parlement l'adoption de l'article 7, sans y ajouter l'article 8 proposé:

" Rien de ce qui est contenu dans le présent acte sera considéré comme rendant illégal la perception du prix d'entrée, le dimanche, dans tout parc qui a jusqu'ici eu la permission de recevoir un prix d'entrée, comme paiement des dépenses relatives au culte public."

Au nom de la compagnie du parc Grimsby, limitée.

Je demeure, votre très respectueux,

E. A. CHOWN,
Secrétaire.

PARC GRIMSBY—REGLEMENT N° 42.

RÈGLES ET RÈGLEMENTS POUR LA GOUVERNE DES HABITUÉS ET DES VISITEURS.

9. Nul n'aura la permission de se baigner dans le lac Ontario, sur les terrains de la compagnie, le jour du Sabbat.

10. Nul n'aura la permission de partir en bateau ou canots d'aucune sorte, et nul promeneur en bateau ou en canot n'aura la permission d'y atterrir le jour du Sabbat.

11. Nul n'aura la permission de se servir des terrains de la compagnie, le dimanche, pour jeux ou sports quelconques.

24. Il est défendu de vendre, le dimanche, des cigares, du tabac ou autre marchandise quelconque.

ANNEXE No 1

PARC GRIMSBY.

ENTRÉES SIMPLES DES DIMANCHES—1901-1905.

1901.

Juillet 7, 65; 14, 107; 21, 278; 28, 557.
Août 4, 170; 11, 186; 18, 185; 25, 214.

1902.

Juillet 6, 96; 13, 104; 20, 23; 27, 137.
Août 3, 125; 10, 107; 17, 260; 24, 293; 31, 145.

1903.

Juillet 5, 45; 12, 147; 19, 153; 26, 235.
Août 2, 190; 9, 239; 16, 242; 23, 257; 30, 49.

1904.

Juillet 3, 129; 10, 100; 17, 142; 24, 87; 31, 172.
Août 7, 274; 14, 164; 21, 179; 28, 640.

1905.

Juillet 2, 107; 9, 113; 16, 135; 23, 171; 30, 123.
Août 6, 166; 13, 239; 20, 169; 27, 181.

LA CIE DU PARC GRIMSBY, LIMITÉE,
E. A. CHOWN,
Secrétaire-trésorier.

96 RUE PONTIAC,
MONTRÉAL, 23 mars 1906.

SCEAU du Club Indépendant Ouvrier Incorporé de Montréal.

Monsieur C. PICHÉ,
Député de Sainte-Marie.

A une assemblée du Club Indépendant Ouvrier, Incorporé de Montréal, tenue dans ses salles, n° 94 rue Pontiac, le 23 mars 1906, à 8½ heures du soir, il a été proposé par MM. John Keegan et Ernest Tétreau, avocat, secondé par MM. Elz. Doré et Ernest Normandeau, que la requête suivante soit présentée aux représentants des divisions électorales de Montréal, à la Chambre des Communes, savoir:—

1. Que le Club Indépendant Ouvrier, Incorporé de Montréal, exprime son approbation de la louable attitude prise par le gouvernement du Dominion au sujet du bill de l'usure. Ce mal dont les funestes effets vont s'aggravant et se propageant sans cesse, et demande à MM. Rivet, Piché, Gervais et Verville, députés de Montréal, qu'il espère les voir appuyer de leurs efforts et de leur vote cette bonne mesure, de même qu'il espère que la loi au sujet de "l'observance du dimanche" ne recevra pas leur appui et avec la Chambre de Commerce, de Montréal, "nous croyons que les lois provin-" ciales et fédérales actuellement existantes sont suffisamment rigoureuses en ce qui " concerne l'observance du dimanche, et que grâce à ses lois, le jour du Seigneur est " dignement observé au Canada.

" Aussi la législation que l'on propose maintenant devrait être combattue parce " que certaines de ses clauses sont funestes au commerce du pays, tandis que d'au-

" tres constituent une restriction injustifiable de la liberté du citoyen. Cette légis-
" lation ne peut qu'irriter le pays et le conduire à violer la loi ".

Ce rapport a été adopté à l'unanimité.

ARTHUR DORE,
Secrétaire.

L. N. CADIEUX DE COURVILLE,
Président.

M. T. CHASE CASGRAIN, C.R.—Je me propose, avec la permission du comité, d'interroger M. McNicoll, vice-président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, qui pourra donner au comité quelque information quant à l'effet que la législation proposée, dans sa forme actuelle, aura sur le fonctionnement du chemin de fer.

L'HON. M. FITZPATRICK.—Y a-t-il aucune objection à ce que vous indiquiez les dispositions de l'acte que vous considerez comme devant être préjudiciable aux chemins de fer?

M. CASGRAIN.—Je veux parler surtout de l'article 4. Evidemment il y a dans d'autres articles des points sujets à objection, mais les principales objections que nous avons sont contre l'article 4.

M. FITZPATRICK.—Quelle article?

M. CASGRAIN.—Nous voudrions allonger le paragraphe (*e*). Quant aux paragraphes (*g*) et (*h*), les objections disparaîtraient probablement si le comité adoptait les amendements que nous avons l'intention de soumettre.

M. FITZPATRICK.—Ne vaudrait-il pas mieux que vous nous disiez dès maintenant quel est l'amendement, ce qui nous permettrait d'apprécier mieux, peut-être, la preuve que vous allez produire? Naturellement, c'est là une affaire qui concerne votre propre convenance. Je me borne tout simplement à suggérer la chose.

M. CASGRAIN.—Si cela convient tout aussi bien au comité, je préférerais que vous entendiez d'abord les témoins.

M. D. MCNICOLL, vice-président de la compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien, est appelé.

Par M. Casgrain:

Q. Quelle position occupez-vous dans la compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien?—R. Celle de vice-président.

Q. Quelles sont vos principales fonctions quant à la circulation des trains?—R. Je suis chargé de la circulation des trains.

Q. J'attire votre attention, M. McNicoll, sur le quatrième article du Bill et je vous demande d'expliquer au comité d'abord, quel effet l'article tel que redigé, aurait sur la circulation de vos trains, considérant d'abord l'encombrement du trafic et des employés aux points divisionnaires. Voyez le paragraphe (*b*) " le transport au point divisionnaire le plus rapproché de tout chemin de fer ou au premier port d'escale régulier de tout navire, de tout fret qui se trouve en transit sur le chemin de fer ou navire au commencement du dimanche. J'attire spécialement votre attention sur le commenment de ce paragraphe, le transport au point divisionnaire le plus rapproché de tout chemin de fer. Quel serait le résultat, pour la circulation de vos trains, si vous étiez obligés de stopper vos trains de fret le dimanche aux points divisionnaires?—R. Je considère que l'arrêt de nos trains de marchandises à un point divisionnaire, le dimanche, aurait pour résultats une perte et des inconvénients énormes, non seulement pour la compagnie du chemin de fer mais pour le public. A certaines époques de l'année nous sommes encombrés et le fait de faire stopper tous les trains aux points divisionnaires le dimanche créerait une confusion infinie. Comme exemple prenez la saison de l'affluence des grains ou de toute autre affluence, alors que nous avons de dix à vingt

trains par jour circulant dans l'une et l'autre direction. Prenez nos points divisionnaires tels qu'ils sont aujourd'hui et si vous y faites entrer ce nombre de trains, dans toutes ces directions, vous n'aurez pas assez de rotondes pour les locomotives, vous auriez assez de parcs pour contenir les trains, mais les trains dans nombre de cas seraient laissés aux têtes de ligne et les employés loin de leur domicile, et le résultat, lorsque le départ aurait lieu le lundi matin, serait la confusion et les risques considérables. Il nous faudrait faire partir nos trains de tel point divisionnaire, où ils auraient été retenus durant vingt-quatre heures, l'un derrière l'autre, de l'autre point divisionnaire le plus rapproché, dans une direction opposée, nous ferions partir nos trains de nouveau et tous se rencontreraient vers la même heure dans le centre de la division. Je considère que ce serait augmenter considérablement les risques en ce qui concerne la circulation des trains, si le fret était détenu le dimanche. Naturellement ceci n'est qu'une question secondaire, pourrait-on dire, si l'on considère quelques-uns des autres points.

M. FITZPATRICK.—Avant de disposer de cette question. Naturellement, vous n'oubliez pas le fait que les trains chargés de grain allant jusqu'au terminus seront l'objet d'une exemption spéciale, et que, de fait, le bill ne s'applique aucunement à ces trains-là. Vous pourriez donc éliminer cela de vos considérations?—R. J'ignorais cela; mais vous ne sauriez viser une seule classe de trafic. Prenez la question de trains chargés de grain venant de Winnipeg et du Nord-Ouest jusqu'à Fort-William. Si vous les envoyez tous dans la même direction, que se produira-t-il à Fort-William? Ne bloquerez-vous pas tous ces wagons vides et toutes les charges de retour à un certain endroit? Par exemple, au sujet de tout ce grain que nous descendons, nous nous servons de nos fourgons pour rapporter tout le fret des bateaux qui est débarqué à Fort-William, et qui, autrement, aurait bientôt fait d'encombrer nos hangars; nous rapportons aussi du charbon en grandes quantités. Nous recevons à Fort-William à peu près 400,000 tonnes de charbon. Je parle de mémoire, mais, approximativement, c'est à peu près cela. Nous chargeons ces fourgons de charbon et les ramenons, car nous ne saurions le faire circuler à lège.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Alors, pour faire circuler vos trains à grains vous devriez pouvoir ramener vos wagons vides ?—R. Faire revenir les wagons.

Q. Vides en tant que le grain est concerné?—R. Non. Nous les chargeons du fret des bateaux, et le fret d'importation de l'Est au Nord-Ouest est chargé dans ces fourgons.

Q. Pouviez-vous ramener ces fourgons de manière à transporter du grain de nouveau?—R. Oui.

Par M. Casgrain:

Q. Supposons que ces trains arrivent à Fort-William et que vous deviez retarder vingt-quatre heures avant de renvoyer vos fourgons vides, quel en serait le résultat? —R. Nous ne pourrions pas les rendre à Fort-William. Fort-William ne pourrait les contenir. Voyez-vous, nous pourrions faire circuler actuellement une moyenne de 500 à 600 fourgons, et nous espérons augmenter ce chiffre dans un avenir prochain. Eh bien, l'accumulation d'une seule journée, dans ce parc, sera une affaire sérieuse. Nous sommes aujourd'hui considérablement embarrassés dans l'Ouest pour le transport du grain et, les élévateurs étant tous remplis, vous voyez que ce serait une affaire des plus sérieuses.

Q. Suposons que vous ne puissiez renvoyer vos fourgons vides, quel en serait l'effet sur le nombre de fourgons que vous avez?—R. Il serait inutile de transporter le grain, si l'on ne pouvait renvoyer les fourgons, et l'on ne ferait que bloquer et embarrasser un point quelconque.

Q. Serait-il possible de renvoyer ces fourgons vides?—R. Nous en renvoyons un certain nombre, mais pas tous. Le seul moyen avantageux pour un chemin de fer est

d'avoir des voyages de retour avec charges. C'est toujours là le but, mais nous en avons un certain nombre que nous ramenons à lège.

Par M. Sinclair:

Q. Et continuez-vous à charger vos fourgons à Fort-William le dimanche, tout comme tous les autres jours?—R. Non, mais on y fait beaucoup de chargements le samedi soir, et je crois que le navire qui y arrive le dimanche décharge une partie de la cargaison ce jour-là.

Par M. Miller:

Q. Il me semble que, durant la saison de transport du grain, une forte proportion des fourgons à grains qui ont descendu le grain de Fort-William doivent s'en retourner vides, n'est-ce pas?—R. Il y en a un certain nombre.

Q. Quelle proportion, environ?—R. Cela dépend de la récolte et des importations. Quelquefois nous pourrions renvoyer des fourgons vides et, en d'autres temps, nous ne le pourrions pas. Cela dépend beaucoup aussi du fait que nous avons ou que nous n'avons pas besoin de charbon, si nous en sommes à court.

Par M. Ames :

Q. Est-ce que vos trains à grains allant vers l'est sont entièrement composés de fourgons à grains, ou ne s'y trouve-t-il pas d'autres fourgons contenant des marchandises diverses?—R. Ils ne contiennent pas nécessairement des marchandises de même nature. C'est allant vers l'est, qu'il y en a toujours une certaine proportion qui sont chargés d'autres marchandises.

Q. Si l'on fait une distinction entre le grain et les autres marchandises sur les trains mixtes, serait-il nécessaire de réformer vos trains ?—R. Certainement il y a un travail considérable de formation de convoi.

Q. Le point que je désire élucider est celui-ci. Je voudrais savoir si vous avez l'habitude d'envoyer vos trains vers l'est, dans la saison des grains, chargés exclusivement de grains ou bien si ces trains ont d'autres fourgons de marchandises diverses qu'il ne faudrait pas nécessairement en détacher s'il y a distinction entre le grain et les autres marchandises.

M. McNicoll.—Nous formons un train de tous les wagons qui arrivent. S'il n'y a que du grain, c'est plus facile. S'il y a d'autres marchandises, nous l'expédions le plus tôt possible. Nous ne retardons pas l'expédition du grain.

M. Casgrain.—Si l'on me permet d'intoroger M. McNicoll maintenant—j'ai tout un plan en vue—je crois que je pourrai élucider la question posée par M. Ames. Je suggérerais, si le comité le veut bien, de me laisser en finir avec M. McNicoll, il pourra lui poser toutes les questions qu'il jugera convenables. L'interrogatoire sera de beaucoup plus court, si l'on y procède de cette manière.

M. McNicoll.—J'aimerais à compléter ma réponse, si vous voulez bien m'excuser, quant à ce qui concerne les autres marchandises. En parlant du grain, je voulais aussi parler des produits du grain, c'est-à-dire de la farine. Nous transportation de la farine en très grandes quantités.

Par M. Casgrain :

Q. Est-ce là tout à ce sujet ?—R. C'est tout.

Q. Alors ce que vous venez de dire quant à l'effet de cette législation sur le trafic du chemin de fer du Pacifique n'est pas limité aux trains de grains seulement mais s'étend aux trains portant marchandises?—R. Certainement.

Q. Eh bien, continuons. Quel serait l'effet de la législation projetée sur les opérations de vos divers employés?—R. Eh bien, si je comprends bien, nous ne pouvons employer de personnel dans les remises.

Q. Le dimanche?—R. L'effet de ce bill serait que ces derniers ne pourraient rien faire lorsque tous ces trains entreraient dans les remises. Lorsqu'un train entre dans

une remise, il arrive souvent qu'il faut le défaire et le mettre en garage. Les employés des remises, ou du moins les employés des trains—employés de cour pour le moment—doivent s'occuper à garer leur train.

Q. Que doit-on faire d'un train de fret lorsqu'il entre dans une remise à un point divisionnaire ou à une tête de ligne, disons à Montréal?—R. Lorsqu'un train de fret entre dans une remise, le mécanicien s'empare d'abord du fourgon de queue et le met en garage. Puis il conduit sa locomotive à l'huileur et ce dernier en prend soin et la ment dans la rotonde. Les wagons sont alors distribués sur les différentes voies de garage.

Q. Que fait-on à la locomotive dans la rotonde?—R. Cela dépend. Dans les régions où l'eau est mauvaise, il faut la laver complètement et souvent la réparer.

Q. Si cela n'est pas fait, quel en est le résultat? Qu'arrivera-t-il aux locomotives?—R. La locomotive en souffrirait nécessairement. Il pourrait lui arriver de sérieux accidents, si personne n'en prenait soin.

Q. Combien cela prendrait-il de temps? Combien de temps faut-il pour ces opérations dont vous parlez?—R. Eh bien, avec des trains entrant l'un après l'autre, cela exigerait les services continus d'un bon nombre d'hommes.

Q. Et quant aux inspecteurs de rails? Quand font-ils leur travail, généralement?—R. Le dimanche.

Q. Pourquoi le font-ils le dimanche?—R. Là où nous avons des trains de voyageurs en circulation nous employons les inspecteurs de rails—un homme par équipe de sections marche le long de la voie ferrée et cela prend trois, quatre ou cinq heures, selon le cas, pour parcourir sa section de cinq à sept milles et voir si la voie est en bon ordre.

Q. Ce travail est absolument nécessaire et il faut le faire?—R. Nous le considérons comme étant nécessaire à la sécurité du public et à la sûreté de la route. Souvent dans sa tournée, l'inspecteur des rails aperçoit quelque chose de défectueux et il l'arrange. C'est une coutume établie là où nous avons des trains express et des trains de passagers d'employer un inspecteur de rails le dimanche et nous prenons à cet effet un homme par équipe. Ils font ce service à tour de rôle.

Q. Pourquoi choisissez-vous le dimanche pour faire faire ce travail?—R. On le fait tous les jours, mais nous devons le faire aussi le dimanche; toute l'équipe est partie. On inspecte la voie tous les jours, mais il faut le faire aussi le dimanche à cause des trains de voyageurs qui sont en circulation. Nous ne voyons pas qu'il serait à propos, quand il y a tant de trains en circulation, de retrancher l'inspection qui se fait entre le samedi soir et le lundi matin.

Q. L'inspection des ponts est-elle nécessaire aussi?—R. Non, nous ne faisons l'inspection des ponts, que de temps à autre. Comme vous le voyez, l'inspecteur de la voie doit tout examiner, mais on ne fait aucune inspection complète des ponts le dimanche.

Q. Supposons que les trains soient arrêtés aux points divisionnaires 24 heures pendant les mois d'hiver?

M. FITZPATRICK.—Les trains de voyageurs?

M. CASGRAIN.—Non, les trains de marchandises. Supposons que les trains de fret soient arrêtés 24 heures aux points divisionnaires, quel effet cela aurait-il sur les trains ainsi arrêtés?—R. S'il y avait une tempête neige et si nous ne pouvions travailler dans la remise à un point divisionnaire, cela aurait un effet des plus désastreux. Si une remise se trouvait bien bloquée par une tempête de neige, il nous faudrait sortir les wagons séparément, l'un après l'autre. La neige les envahirait tous, et c'est là une des raisons pour lesquelles nous prenons grand soin quand il y a des tempêtes de neige de faire en sorte que nos remises soient dégagées.

Q. Voulez-vous expliquer au comité ce que vous faites dans la remise lorsqu'une tempête de neige commence?—R. Eh bien, si c'est une tempête de neige très violente, nous sortons nos charrues. Si c'est une tempête ordinaire, nous tenons les trains en mouvement pour tâcher de garder la voie libre.

Q. Que faites-vous en ce qui concerne les fourgons?—R. Nous gardons le moins de fourgons possible sur la ligne.

Q. Et si l'on n'a pas recours à ce moyen, combien de temps l'encombrement durerait-il ?—R. Cela dépend de la rigueur de la tempête; l'encombrement pourrait durer toute la semaine. L'arrêt de la circulation pendant vingt-quatre heures constituerait un embarras des plus graves.

Q. En supposant que dix ou quinze convois de marchandises seraient arrêtés à une tête de division pendant vingt-quatre heures, durant le cours d'une tempête, une tempête moyenne d'hiver, qu'en résulterait-il? Que feriez-vous le lundi matin?—R. Nous ferions pour le mieux, je suppose.

Q. Combien de temps cela vous prendrait-il pour acheminer ces convois?—R. Oh! cela dépendrait absolument de la manière dont ils seraient bloqués. Il arrive souvent qu'à la suite d'une tempête de neige, il nous faut employer une équipe nombreuse pour pelleter la neige afin de dégager un convoi.

Q. Mais dans le cas où cette loi serait adoptée, si vous n'aviez pas recours à une équipe d'hommes, comme vous le faites maintenant à la suite d'une tempête de neige, et si les fourgons s'accumulaient à une tête de division durant vingt-quatre heures?—R. Alors, si l'encombrement était considérable, la gravité de l'embarras se ferait sentir même pour une bonne partie de la semaine suivante. Vous ne devez pas oublier que, à plus d'une tête de division, nous ne pouvons pas organiser de fortes équipes, parce qu'il ne s'y trouve pas assez d'hommes.

Q. Pouvez-vous nous en citer quelques cas?—R. Prenez la rive nord du lac Supérieur. Nous y avons des équipes à chaque cinq milles. En hiver, les hommes s'éloignent, et nous éprouvons beaucoup de difficulté à les retenir. Nous nous efforçons d'encourager les hommes à rester, mais nous ne pouvons organiser de fortes
çons d'encourager les hommes à rester, mais nous ne pouvons organiser de fortes

Q. On me demande de vous poser cette question· Qu'entendez-vous par tête de division?—R. Une tête de division est un endroit où l'on change de locomotives, où l'on renouvelle les équipes des convois, en règle générale, excepté pour quelques trains de voyageurs. Nous pouvons dire que nous avons deux têtes de division. Le chef du mouvement a une tête de division. C'est là où se trouve sa demeure. C'est là que se trouve la remise aux locomotives et que se font les réparations. L'autre tête de division est ce que nous appelons le point de retour. C'est-à-dire que lorsque le chef du mouvement arrive à ce point, il revient sur ses pas aussi vite que possible afin de se reposer, au lieu de rester absent de son foyer.

Q. Cela se rapporte au samedi soir, ou au dimanche matin, alors qu'il revient sur ses pas pour passer son dimanche à son foyer?—R. Oui.

Q. Si le bill devient loi, comment affecterait-il ces hommes qui se rendent jusqu'à ces points de retour?—R. Bien, quelques-uns d'entre eux pourraient peut-être se reposer chez eux, mais, à mon avis, il en résulterait qu'un grand nombre de ces hommes seraient retenus loin de leurs foyers le dimanche. Voyez-vous, un homme quittant une tête de division le samedi après-midi devrait rester éloigné jusqu'à l'après-midi du lundi, parce qu'il ne pourrait revenir, tandis que, par le mode actuel, s'il part le samedi après-midi, ou même de bien bonne heure le dimanche matin, nous pouvons le ramener, et il peut être de retour à son foyer à midi, ou peut-être même plus tôt.

Q. Pouvez-vous dire quelle est la distance moyenne entre une tête de division et sa voisine?—R. De 160 à 90 milles, mais, en moyenne, cela est de 120 milles.

Q. Quelle est la coutume suivie quant aux changements à faire aux voies, et aux réparations des ponts, j'entends les menues réparations aux ponts?—R. Quant aux menues réparations à faire aux ponts, elles se font en tout temps. Nous n'attendons pas au dimanche pour ces menues réparations, mais si un pont a besoin d'une nouvelle superstructure, ou s'il faut le refaire complètement—enlever un vieux pont et le remplacer par un nouveau—nous profitons du dimanche pour un ouvrage de cette

nature, parce que c'est le jour où la circulation est la moins active. Le dimanche, il n'y a pas autant de convois en mouvement.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Ce n'est pas là une raison bien grave?—R. Si nous faisons, sur semaine, un ouvrage de cette nature, nous interromperions la circulation pour toute la journée. Nous ne pouvons exécuter de pareils travaux les jours de semaine, alors qu'il y a beaucoup de circulation, et c'est de là que vient la difficulté.

Par M. Casgrain:

Q. Mais sur certaines parties de votre ligne, vous pourriez suspendre le travail pour une journée et travailler les autres jours?—R. Nous choisissons pour les travaux importants le temps où la circulation est la moins active, et même nous sommes obligés de retarder, les dimanches, la circulation des convois de voyageurs, à cause de travaux de cette nature,—pas les menus travaux, mais les travaux importants.

Q. Et quant aux changements à faire aux voies?—R. Si nous étions obligés de faire de pareils changements dans la remise de garage à une tête de division, par exemple, il va sans dire que nous ferions une partie de cet ouvrage le dimanche, alors que le mouvement des convois est moindre. S'il nous fallait faire un raccordement demandant de l'exactitude, ou effectuer un croisement de voie, il est possible que nous trouverions très avantageux de faire cet ouvrage le dimanche. Mais tout dépend du volume du traffic et de la saison de l'année. Autant que possible, nous nous efforçons de ne pas faire faire l'ouvrage le dimanche.

Q. Prenons comme exemple la gare Windsor, à Montréal. Si les employés n'y pouvaient travailler le dimanche matin, combien de convois de voyageurs pourraient-ils entrer en gare, et qu'adviendrait-il des autres convois?—R. Nous avons sept voies. Après son arrivée, un train doit être dirigé sur une voie de garage, sans quoi les autres trains ne pourraient entrer en gare, ni en repartir. Nous avons besoin de nos équipes et de nos locomotives de garage. Une locomotive peut arriver tard le samedi dans la veillée, ou le dimanche matin, et être obligée de repartir le dimanche soir. Par exemple, prenez le convoi éclair de Toronto à Montréal, qui arrive à la gare Windsor, à Montréal, à sept heures du matin et qui en repart à dix heures du soir. La locomotive doit, avant de repartir, être examinée avec un soin minutieux et être bien huilée; elle peut avoir besoin de quelques réparations.

Q. Supposons que, le dimanche matin, à la gare de la rue Windsor, les employés ne puissent travailler, si le présent bill est adopté, combien de convois de passagers ou autres peuvent arriver à cette gare?—R. Sept.

Q. Est-ce qu'il arrive plus de convois que ces sept, le matin?—R. Je crois que oui.

Q. Vous auriez alors des convois qui ne pourraient entrer en gare?—R. Il faut que nous tenions certaines voies libres pour la sortie des trains. Nous ne pourrions permettre aux convois rentrants d'encombrer la remise de la gare.

M. FITZPATRICK.—Sept convois remplissent toutes les voies.

M. McNICOLL.—Oui.

Par M. Casgrain:

Q. Sous le rapport de la température, des distances, etc., quels sont les obstacles contre lesquels le chemin de fer du Pacifique Canadien doit lutter en Canada, comparativement avec les voies ferrées des Etats-Unis?—R. Vous voulez parler de la concurrence en fait de transport ?

Q. Oui.—R. En fait de transport, il nous faut soutenir la concurrence depuis disons, Chicago jusqu'à la mer. En été, la distance que parcourent nos convois n'est pas beaucoup plus considérable que celle des lignes des Etats-Unis, mais, en hiver, elle est de 400 à 500 milles plus considérable.

Q. Comment expliquez-vous cela?—R. Nous n'avons pas du tout les mêmes conditions de température. Nos taux par mille sont moindres, et nous payons à nos hommes des gages tout aussi élevés que ceux que paient les compagnies dans les Etats-Unis. Prenez, par exemple, la dernière saison. Nous avons eu en somme la même température que New-York durant tout l'hiver, et il nous a été beaucoup plus facile d'exploiter nos lignes que dans le cours des années précédentes, alors que nous avons eu de fortes tempêtes de neige.

Par M. Fitzpatrick:

Q. En prenant Chicago comme point de distribution, quel serait votre point objectif vers l'Atlantique?—R. En hiver, Saint-Jean; en été, Montréal et Québec, dans l'état actuel des choses.

Q. Pour l'hiver?—R. En hiver, Saint-Jean.

Q. Alors les points de concurrence seraient Portland ou Boston?—R. Ou New-York, Philadelphie ou Baltimore.

Q. Comparativement à ces points, la distance moyenne, en faveur des lignes américaines, serait de 200 à 400 milles?—R. Quant à New-York, environ 500 milles; à Boston, environ 400, et à Portland, environ 200 milles.

Par M. Casgrain:

Q. De sorte que, sous ce rapport, tous les avantages sont en faveur des Etats-Unis? R. Oui.

Q. Je désire attirer votre attention sur le mouvement des convois de charbon le dimanche. Veuillez expliquer au comité pourquoi ces convois circulent?—R. Sauf en hiver, alors qu'il pourrait y avoir rareté de charbon résultant des grèves ou d'autres causes, ce qui rendrait ce mouvement nécessaire, la circulation des convois en question est nécessitée surtout à cause des fourgons de retour, afin de les tenir en mouvement pour nous mettre à même de satisfaire à l'énorme et impérative demande de fourgons qui nous arrive sans interruption. Prenez, par exemple, les convois de charbon et de coke venant de la Passe au Corbeau et se dirigeant vers les régions où se trouvent les fourneaux de réduction. Nous désirons faire circuler les convois pour faire face à la concurrence. Parfois la coke n'est pas transporté en grande quantité aux fournaux de réduction, et il peut être transporté quelques milles plus au sud jusqu'à la frontière internationale. La course prolongée quelque peu la mène à sa destination. Les lignes de l'autre côté de la frontière peuvent maintenir la circulation des convois le dimanche, tandis que, sous le régime de ce bill, nous ne pourrions le faire, et cependant il nous faut faire face à cette concurrence.

Q. Ce qui équivaut à dire que les convois sur les lignes américaines transporteraient dans les deux directions du charbon venant au Canada et en provenant et cela en nous faisant concurrence. Ce n'est là qu'un seul exemple.

Q. Je désire parler du transport de la viande de bœuf préparée, de Chicago aux Etats de la Nouvelle-Angleterre. Les compagnies de chemins de fer en Canada ont une large part de ce trafic spécial, surtout le chemin de fer du Pacifique Canadien, n'est-ce pas?—R. Oui, une part assez considérable. Je puis dire que les chemins de fer canadiens ont la plus grande part du trafic de la viande de bœuf préparée destinée aux Etats de la Nouvelle Angleterre. Je crois pouvoir affirmer la chose.

Q. Eh bien! Quelles sont les conditions affectant aujourd'hui le transport de cette marchandise? Comment se fait-il?—R. Nous l'avons grâce à un service rapide, aussi rapide qu'il nous est possible. Nous y employons des convois spéciaux, ce que nous appelons nos convois de bœuf, et nous ne leur permettons pas d'arrêt de circulation.

Q. Quels fourgons employez-vous?—R. Presque tous sont des fourgons réfrigérateurs.

Q. Et vous ne permettez-pas à ces convois de s'arrêter en route?—R. Règle générale, les locomotives attendent l'arrivée de ces convois aux têtes de division pour reprendre la route immédiatement.

ANNEXE No 1

Par M. Fitzpatrick:

Q. Cette marchandise doit-elle être considérée comme étant d'une nature périssable?—R. Elle peut-être considérée comme telle. Mais là ne se trouve pas la fin de la difficulté. Ces grands expéditeurs veulent que leurs fourgons leur soient renvoyés. Ils fournissent leurs propres fourgons, et veulent qu'ils leur soient promptement renvoyés. Si nous retardons sous ce rapport, nous recevons par millier de Chicago des télégrammes demandant ce qu'il est advenu de ces fourgons. Il y a plus; s'il y avait retard, il en résulterait que les expéditeurs seraient obligés de mettre plus de fourgons sur la route. La distance que nous avons à parcourir est plus grande, et demande plus de temps qu'il ne leur en faudrait par les voies américaines, ce qui en soi, constitue un désavantage.

Q. Comment surmontez-vous cette difficulté?—R. Nous ramenons les fourgons réfrigérateurs et leur donnons toute l'attention que nous donnons aux fourgons porteurs de la viande de bœuf dans leur course vers l'est. Pour réussir à conserver ce trafic, les deux choses ont une égale importance.

Q. De sorte que si vous ne pouviez maintenir la circulation des fourgons eux-mêmes le dimanche, ou s'il en résultait de ce chef, un délai de vingt-quatre heures, les chemins de fer canadiens perdraient probablement ce trafic?—R. Je ne doute pas que les expéditeurs voulussent le retirer d'entre nos mains.

Q. Et il irait aux chemins de fer américains? Que dites-vous relativement aux convois qui transportent le thé et les soieries venant de l'Orient et devant être dirigés sur la Nouvelle-Angleterre? Jusqu'où vont-ils et quelle est actuellement leur programme de circulation?—R. Nous rencontrons une concurrence des plus actives, en Orient, pour ce trafic des soieries, et il est très important pour nous de faire parvenir ces marchandises à leur destination un jour ou deux plus tôt que ne le feraient nos rivaux. Nous avons pu réussir à obtenir pour notre ligne de bâtiments à vapeur plus de ce fret qu'aucune autre ligne, et nous avons, pour ce service, des convois à grande vitesse pour le parcours complet. Aussitôt qu'un convoi est chargé à Vancouver, nous le faisons partir presque avec la vitesse d'un train éclair, et lui faisons parcourir ainsi toute la distance, sans changement, jusqu'à Paterson, New-Jersey. La valeur de ce convoi de vingt fourgons peut être estimée à disons $2,000,000. Il nous faut maintenir une très forte assurance tout le temps que ce convoi parcourt notre voie, car nous ne pouvons entreprendre de courir nous-mêmes un risque de $2,000,000,—nous ne le voudrions pas,—et faire subir un arrêt à ce convoi, à un arrêt comme Moosejaw, ou sur la rive nord du lac Supérieur pourrait entraîner de sérieuses conséquences. Si, par suite de délais à des endroits intermédiaires, nous perdions le prestige que nous procure notre transport de marchandises par la voie de nos steamers rapides sur l'océan Pacifique, je crois que nous perdrions une grande partie de ce transport des soieries. Or, nous en retirons beaucoup d'argent, et nous en dépensons une très forte proportion, au moins 70 pour 100. Un convoi de ce genre nous rapporte peut-être de $20,000 à $30,000, et nous dépensons au Canada probablement 70 pour 100 de cette somme. Il en de même pour le thé. Les marchands de thé veulent avoir leur marchandise très promptement,—de fortes sommes étant engagés dans ce trafic,—et nous avons également un convoi à grande vitesse pour le thé.

Q. Je suppose que l'une des conditions essentielles de ce service est que la marchandise soit transportée aussi rapidement que possible?—R. C'est le seul moyen possible pour nous de pouvoir le retenir pour notre ligne.

Q. Eh bien, si vous êtes obligé d'arrêter, le dimanche, le mouvement de ces convois, quel retard en résulterait-il entre le point de départ sur l'océan Pacifique et Paterson, New-Jersey?—R. Cela dépendrait du jour où la marchandise a été débarquée Le retard pourrait être limité à 24 heures, mais il pourrait être de 48 heures.

Q. Ce que vous avez dit relativement au transport des soieries s'applique également au transport des thés?—R. Oui.

Q. Une grande partie du transport de ces deux marchandises se fait maintenant par les chemins de fer canadiens, n'est-ce pas?—R. Oui. Nous transportons une très grande quantité de thé.

Q. Par suite des correspondances établies par vos propres navires venant de l'Ouest?—R. Oui.

Q. Voulez-vous maintenant diriger votre attention sur la question du transport des instruments aratoires? Que dites-vous à cet égard, et quel serait les conséquences de retards qu'auraient à subir des convois transportant des instruments aratoires à une période à laquelle le besoin s'en fait le plus vivement sentir? Comment le trafic en serait-il affecté?—R. Nous classons le transport des instruments aratoires au rang du transport des marchandises ordinaires. Cependant, à certaines époques de l'année, il y a un besoin pressant de certains instruments aratoires. Si la récolte arrive à maturité un peu plus tôt qu'on ne s'y attendait, vous constaterez que les convois transportant des instruments aratoires sont acheminés à grande vitesse. Supposons qu'ils aient été manufacturés à Hamilton ou à Brantford, et que les convois se mettent en mouvement le vendredi ou le samedi, selon le cas, pour leur parcours continu jusqu'au Nord-Ouest, nous éprouverions un retard de vingt-quatre heures. Remarquez que je ne dis pas que de tels convois doivent toujours être acheminés à grande vitesse, mais cela devient nécessaire à certaines époques de l'année. Il y a de plus, d'autres matériaux requis à cet égard. Prenez, par exemple, la ficelle d'engerbage, commandée à l'automne et dont on a besoin pour la récolte. Il peut se faire que nous soyons obligés de recourir à la grande vitesse.

Q. J'ai oublié de vous interroger à propos d'une question. Vous avez mentionné des convois à parcours continu transportant des marchandises importées d'autres pays, ou des marchandises exportées vers d'autres pays. Prenez, par exemple, le cas de marchandises importées par la voie de Saint-Jean et de Montréal?—R. Bien, nous nous efforçons d'amener, autant que possible, au Canada directement toutes les marchandises importées. En hiver, nous éprouvons beaucoup de difficulté à cause de la distance à parcourir en partant de Saint-Jean. Elle est de 500 milles pour atteindre Montréal, et de, disons, 350 milles pour atteindre l'Ontario, soit environ 850 milles. Nos navires ne sont pas les plus rapides, mais nous mettons sur la route les meilleurs navires que nous pouvons. Or, ces navires arrivent généralement le vendredi ou le samedi. A certaines époques de l'année, le marchand d'Ontario a besoin des marchandises qu'il a importées, et s'il y a retard d'une heure ou deux, je reçois des plaintes de la part de la ligne Allan ou d'autres lignes, parce qu'elles ne reçoivent pas autant de fret qu'elles s'attendent à en avoir, et, actuellement, les marchands d'Ontario reçoivent une bonne partie de leurs importations par la voie de New-York. Vous voyez que c'est là une difficulté de plus pour nous.

Q. De sorte que, même actuellement, il vous est difficile de lutter avec avantage contre les lignes américaines?—R. Quant à ce qui concerne le commerce de l'ouest d'Ontario.

Q. Supposons qu'il vous faille éprouver un retard de vingt-quatre heures dans le mouvement de vos convois, quel en serait la conséquence, en mettant en regard les lignes américaines et les lignes canadiennes?—R. Ce serait un désavantage de plus pour nous.

Q. D'après votre expérience, pensez-vous que les chemins de fer canadiens puissent lutter avec avantage contre les lignes américaines, s'il y a un retard de 24 heures?—R. Je crois qu'un pareil retard aurait pour effet de faire passer plus de marchandises par les lignes américaines. Voyez-vous, il y a des commandes considérables transmises à l'autre côté de l'océan par voie télégraphique avec instruction d'expédier les marchandises immédiatement à cause du besoin urgent. Par exemple, s'il s'agit de tissus et nouveautés, par exemple, les marchands peuvent avoir besoin de certaines de ces marchandises pour les écouler rapidement, et un retard d'un jour ou deux fait une différence considérable. Et maintenant si ces marchandises sont arrê-

tées quelque part, à Mégantic, ou à Farnham, ou à Smith's-Falls, pendant 25 heures, au lieu d'un acheminement non interrompu, le marchand ne fera plus venir ses marchandises par cette voie, mais il ordonnera par le câble qu'elles lui soient expédiées par un navire allant à New-York.

Q. Et les marchandises seront transportées, sans arrêt, par les lignes américaines?—R. Il n'y aura pas d'arrêts jusqu'à ce qu'elles atteignent la frontière du Canada, alors que peut-être quelques heures seulement suffiront pour les faire parvenir à leur destination.

Q. Occupons-nous maintenant du trafic d'exportation; en quoi sera-t-il affecté par la loi projetée ?—R. A cet égard, je dirai que les chemins de fer ne peuvent dire quand les expéditions arriveront. Certaines marchandises sont consignées à un navire à vapeur pour être expédiées vers un certain port, mais les chemins de fer ne peuvent savoir quelle en est la destination définitive. Avant que ces marchandises ne soient mises en route, nous pouvons recevoir des télégrammes à l'effet de les transporter à grande vitesse afin qu'elles puissent être mises à bord de tel ou tel navire. Il peut arriver qu'en traversant le continent, les convois transportant ces marchandises d'exportation se trouvent sur la route durant trois dimanches.

Q. Les chemins de fer canadiens se servent de fourgons appartenant à des lignes de chemins de fer étrangers, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

Q. Quel est le coût quotidien des fourgons étrangers utilisés par le chemin de fer du Pacifique Canadien?—R. Le coût régulier est de vingt-cinq centins par jour. Mais par suite du long parcours sur nos lignes, et de la longueur du temps que ces fourgons restent sur notre voie, ce coût quotidien peut s'élever jusqu'à un dollar. Or, nous avons en moyenne sur nos lignes en tout temps de 7,000 à 8,000 fourgons, d'où il résulte que, en chiffres ronds, vous pouvez dire que nous avons, de ce chef, à payer de $2,000 à $2,500 pour chaque dimanche que les fourgons étrangers demeurent au repos, sur nos lignes. Multipliez par le nombre des dimanches dans une année, et vous verrez que cela s'élève à environ $100,000 par année.

Q. Voulez-vous dire que si ces fourgons éprouvent un retard de vingt-quatre heures, cela représente pour la compagnie une dépense de $2,000 à $2,500 pour chaque dimanche?—R. En plus, oui.

Q. Et ces fourgons, cela va sans dire, ne rapporteraient rien durant ce même temps ?—R. Rien.

Q. Revenons un instant au convoi qui transporte de la viande préparée; je désire vous poser cette question: "Quel est le volume du trafic en fait de bœuf ou de produits des abattoirs; combien de fourgons requis par jour?—R. Je ne saurais vraiment vous le dire dans le moment; M. Boswell, notre gérant du trafic, me donne les chiffres suivants: 25 fourgons de bœuf préparé, et de 50 à 60 fourgons de provisions, par jour.

Q. Et cela pour votre chemin de fer seulement?—R. Pour notre chemin de fer, c'est-à-dire, notre ligne de Chicago. Il y a en sus notre ligne de Minneapolis. A part cela, il y a ce que je pourrais appeler un trafic plus important en fait de marchandises périssables, c'est celui du poisson provenant de la côte du Pacifique.

Q. Cela serait classé comme marchandise périssable?—R. Nous ne transportons pas ce poisson par convois entiers.

Q. Comment s'en fait le transport?—R. Nous le recevons par un ou deux fourgons à la fois. Ainsi, nous recevons la quantité de poisson nécessaire pour charger deux ou trois fourgons à la fois et nous le transportons immédiatement. Ce produit est si important et d'une telle valeur, nous venant des bancs de pêche et des îles de la Reine-Charlotte que nous attachons ces fourgons à nos convois de voyageurs et à nos convois de grande vitesse. Si la quantité n'est pas suffisante, il faudrait adjoindre ces fourgons à d'autres contenant des marchandises périssables pour former un convoi entier, car nous ne pourrions envoyer une locomotive qui aurait à traîner seulement un ou deux fourgons, et nous ne pourrions d'ailleurs retenir ces fourgons en des endroits où nous ne pourrions avoir la place nécessaire pour les conserver.

Q. Quelle serait la conséquence de la législation proposée quant à l'insuffisance du nombre des wagons à voyageurs et des fourgons?—R. Je n'ai pas sérieusement examiné cette question quant au service des voyageurs, mais quant au service des marchandises, je pense bien que cela représenterait de 14 à 20 pour 100. Nous calculons que 1 dans 7 représente 14 pour 100. Prenez maintenant les wagons à voyageurs à l'époque actuelle. Comme vous le savez, un grand nombre d'immigrants arrivent sur nos bords, et c'est tout ce que nous pouvons faire—(de fait, l'autre semaine, il nous a fallu en retenir un certain nombre sur le navire pendant 24 heures)—nous pouvons à peine suffire à renvoyer assez de wagons, à grande vitesse, depuis le Manitoba jusqu'à Saint-Jean ou Halifax. Aussi bien, je vais parler de suite de cette question des immigrants. Supposez qu'une demi-douzaine de trains d'immigrants partent le dimanche d'une tête de division, je me trouverai à court de locomotives, si je ne peux pas les renvoyer immédiatement. L'autre jour, au delà de 2,000 immigrants sont arrivés par le *Lake Michigan*, ce qui veut dire cinq ou six trains. Et si je dirige cinq ou six trains sur une tête de division, il faut que les locomotives reviennent aussitôt que possible. Nous tâchons d'organiser le mouvement de nos locomotives et de régulariser le trafic qui nous arrive de chaque tête de division. Nous tâchons d'être prêts à l'avance à toute éventualité. Il nous faut parfois faire marcher une locomotive seule pour faire face à un besoin pressant, mais nous avons recours à ce procédé le moins souvent possible parce qu'il n'y a pas d'argent à y faire. Les dépenses en gages sont les mêmes que si la locomotive traînait un convoi complet.

Q. En quoi la législation projetée affecterait-elle la navigation de vos bateaux à vapeur sur les lacs de la Colombie-Britannique et sur les grands lacs?—R. Parlons de la navigation sur les grands lacs. Nous avons trois bateaux à vapeur qui voyagent entre Owen-Sound et Fort-William, et la durée de leur voyage est d'une semaine. L'un de ces bateaux y arrive vers midi, le dimanche. En prenant un voyage des plus rarapides, notre navire n'y arriverait toujours que le samedi, et il n'est guère possible de le charger avant 10 ou 11 heures, le dimanche. Nous terminons le chargement et faisons partir le navire qui arrive à Owen-Sound le lundi. S'il y avait interruption dans le chargement, pour une raison ou pour une autre, le navire ne pourrait se mettre en route à temps, ce qui amènerait une perturbation dans le service régulier de nos navires qui desservent le trafic de nos grands lacs, tant pour les voyageurs que pour le fret. En sus des voyageurs, nous transportons de 1,200 à 2,000 tonnes de marchandises. Dans la Colombie-Britannique, nous avons une flotte de bateaux à vapeur affectés au service des lacs Kootenay, Arrowhead et Okanagan. Tous ces bateaux transportent à la fois des voyageurs et du fret. Si nous ne pouvons transporter que des voyageurs le dimanche, il nous sera tout simplement impossible de les faire naviguer ce jour-là. Les voyageurs aux ports de correspondance devraient y passer la journée du dimanche, et je doute que nous puissions leur fournir l'installation requise; les bateaux sont toujours obligés de les attendre.

Par M. Ames:

Q. A la jonction de Slocan?—R. Oui, et il en est de même à Robson. Ces bateaux transportent et des voyageurs et du fret. La même chose se produirait sur la côte du Pacifique. Prenez un bateau qui part le samedi soir à destination de l'Alaska. Nous ne pourrions faire escale à Victoria, s'il fallait y rester à quai le dimanche.

Par M. Casgrain:

Q. Vous passeriez outre?—R. Oui.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Pourquoi commencez-vous ce voyage le samedi soir?—R. C'est dans l'intérêt de ce service. Je ne parle pas de ce qui doit arriver. Nous pouvons être obligés de mettre sur la route deux ou trois bateaux par semaine. Il peut se faire que le voyage ne commence que le lundi, ou même un autre jour; puis encore, un accident peut arri-

ver aux bateaux; nous ne savons pas toujours l'heure de l'arrivée du bateau. Il peut y avoir des brouillards, et la navigation le long de ces côtes est très incertaine. Prenez un steamer chargé de grain sur les grands lacs. Je conçois qu'il devra rester au Saut-Sainte-Marie s'il y arrive le dimanche, à moins qu'il n'aille au Saut-Sainte-Marie, Michigan. Prenez la ligne de Québec. Si l'un de nos transatlantiques arrive à Québec le dimanche, et doit y laisser une certaine quantité de fret. Le bateau ne pourra y décharger ce fret, et ne pourra pour suivre sa route vers Montréal pour y arriver le lundi. Il lui faudra rester à Québec jusqu'au lundi matin.

Par M. Casgrain:

R. Se présente-t-il des cas où des marchandises sont transportées sur des navires affectés au transport des voyageurs?—R. J'ai traité la question de la viande de bœuf préparée. La même chose s'applique au transport du poisson venant de la côte du Pacifique, ainsi qu'aux soieries et aux fruits exportés de l'ouest jusqu'à la Nouvelle-Angleterre. Quant aux grains, vous me dites que vous ferez une exception pour le transport des céréales.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Oui?—R. Mais quant aux fourgons sur la voie de retour de Duluth....

Q. Quant aux grains, à la viande de bœuf préparée et au poisson, la difficulté est plutôt imaginaire que réelle, à l'exception du retour des fourgons; c'est en cela que se trouve la difficulté, si difficulté il y a?—R. C'est une difficulté des plus réelles si les fourgons subissent un arrêt dans leur route.

Q. Il n'y aura pas d'arrêt pour les convois transportant des marchandises périssables?—R. Mais nous ne recevons pas toujours assez de quelques-unes de ces marchandises pour former un convoi entier, et c'est là où se trouve la difficulté. Nous en recevons ce qu'il faut pour charger une partie de convoi, et nous ne pouvons pas mettre sur la route seulement trois ou quatre fourgons alors qu'une locomotive peut traîner cinquante fourgons.

Par M. Casgrain:

Q. Cela n'est pas praticable; aucun chemin de fer ne le ferait?—R. Nous ne pouvons le faire; nous y perdrions de l'argent. Prenons les fourgons à leur retour de Duluth. Supposons que le grain ait été transporté du Manitoba à Duluth, il n'y aura aucune difficulté pour le retour des fourgons jusqu'à la frontière internationale, car il y a maints réseaux de voies ferrées; à tout événement, il y aura bientôt maints réseaux de voies ferrées pénétrant dans les régions productrices du grain. D'après la manière dont j'interprète ce projet de loi, nous ne pourrions tenir en parcours continu ces convois transportant des marchandises périssables, ou des animaux vivants. Je ne pense pas que nous puissions en agir ainsi avec des convois entiers d'animaux vivants.

M. FITZPATRICK.—Oui.

Le TÉMOIN.—La loi ne le dit pas.

M. PRINGLE.—Pour des convois exclusifs d'animaux vivants.

Le TÉMOIN.—Supposons qu'ils ne soient pas tous destinés à l'exportation.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Je comprends bien comment vous pouvez administrer le service, à l'exception du retour des fourgons. Je conçois la difficulté qui en résulte pour vous, mais comment pouvez-vous y remédier?—R. Je crois avoir donné toutes les explications qu'il n'était possible de fournir. Je n'ai pas traité le sujet à fond. La difficulté est que le projet de loi, tel que je le comprends, dit que vous ne pouvez pas faire quoi que ce soit excepté.... Or, si la loi disait tout simplement que nous ne pouvons faire quoi que ce soit, je crois que cela vaudrait mieux, parce que nous ne savons pas au juste le moment où nous deviendrions transgresseurs de la loi. Elle peut défendre précisé-

ment quelque chose que nous serions fortement désireux de faire. Telle partie du trafic peut s'éteindre dans peu de temps, et, à la saison suivante, quelque chose de nouveau peut surgir. Laissez-moi vous en citer un exemple. Il est très difficile de nous procurer du bois de forte dimension. Nous avons essayé—le Grand-Tronc, à ma connaissance personnelle, a essayé, et d'autres lignes, d'autres manufacturiers ont essayé—de se procurer du bois de forte dimension dans la Colombie-Britannique.

Par M. Casgrain:

Q. Pour quelles fins?—R. Nous avons essayé de nous le procurer pour la construction des wagons et des fourgons. Il y a eu un temps où nous ne pouvions nous le procurer avec avantage même en le faisant venir de la Colombie-Britannique. Nous avions coutume d'importer des Etats du Sud, par le moyen de navires, le bois de construction, mais l'activité en fait de construction de wagons et de fourgons est aujourd'hui tellement forte dans les Etats-Unis que nous ne pourrions nous y procurer, ni pour or ni pour argent, le bois dont nous avons besoin. Je crois que ce bois nous arrivait par bateaux jusqu'à Montréal, mais si le marché s'en appauvrissait de nouveau, nous ne pourrions nous en procurer. Nous le faisons venir de la Colombie-Britannique et nous nous efforçons de la suivre de près, parce que les marchands de bois de cette province en expédient d'énormes quantités aux Philippines, en Australie et dans d'autres pays, et nous réclamons avec instance une prompte livraison. Nous faisons marcher les convois transportant ce bois à grande vitesse et le jour, et la nuit, et le dimanche, en un mot chaque jour sans interruption. La semaine dernière, nous avons dû fermer pendant deux jours et demi nos ateliers où se construisent les fourgons, et dont la production s'élève à une valeur de $5,000,000 chaque année. S'il y avait eu un peu plus de délai dans l'arrivée du bois, nos ateliers seraient restés fermés pendant toute la semaine, et des centaines d'ouvriers auraient manqué de travail. Voilà pour un exemple. En adoptant une disposition légale défendant absolument tout travail, cela créerait un fort embarras. Si la loi pouvait être rédigée de manière à décréter qu'il ne serait pas permis de faire certaines choses—ce n'est aucunement notre désir de faire travailler le dimanche quand il nous est possible de nous en exempter. Nous préférerions faire faire notre travail seulement sur semaine. Maintenant, ne perdez pas de vues l'augmentation naturelle des affaires. Dans ce pays, en pleine période de croissance, bien que nous construisions chaque année, dans nos ateliers, pour une valeur de $5,000,000 de nouveaux wagons et fourgons, nous pouvons à peine suffire aux demandes qui nous sont faites continuellement. Aujourd'hui, le nombre de fourgons dans l'Ontario est loin d'être suffisant. Il peut se faire qu'il y en ait un peu de surplus dans la division de l'Atlantique, ou en quelque autre point, et ce que nous pouvons traîner de marchandises en vingt-quatre heures représente un item considérable.

Q. En général, le travail du dimanche coûte plus que celui des jours de semaine? —R. Règle générale, les préposés au service des trains sont payés d'après le même taux. Ils sont bien disposés à se conformer à cet état de choses, parce qu'ils savent que leur emploi dure toute l'année, mais dans toutes les autres divisions du service, je puis dire, les employés s'attendent à être payés plus cher le dimanche.

Par M. Smith:

Q. Une augmentation de paie?—R. Les télégraphistes sont toujours payés plus cher le dimanche. Nous tâchons que leur travail du dimanche dure le moins possible. Les cantonniers sont payés plus cher—ceux dont nous requérons le travail dans les cas pressants.

Q. Travaillent-ils le même nombre d'heures?—R. Ils sont payés d'après le temps. Plus d'un homme est requis de travailler pendant une heure ou deux, et il reçoit le paie d'une journée.

Q. Votre tarif des gages est plus élevé le dimanche que les jours de semaine?—

R. En thèse générale, oui. Cette raison seule nous porte à ne recourrir qu'au minimum de travail le dimanche.

Par M. Pringle:

Q. Y a-t-il un jour de repos accordé à vos employés, c'est-à-dire un jour sur les sept?—R. Je crois que, en général, ils ont tous ce jour de repos.

Q. Ont-ils le droit d'exiger un jour de repos sur les sept sans que cela nuise à leur emploi?—R. Bien, je ne saurais l'affirmer avec exactitude. Ils ont tous des jours de repos, voyez-vous; mais en certaines éventualités, nous serions obligés d'exiger leur travail même en ces jours, c'est-à-dire, dans les cas de nécessité, bien qu'ils puissent tous avoir le repos dont ils ont besoin; ils ont tous le repos de registre.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Qu'appelez-vous repos de registre?—R. Les préposés au service des trains ont droit au repos de registre; nous ne pouvons pas les soumettre au surmenage.

Q. Ils ont droit à ce repos?—R. Repos complet.

Par M. Pringle:

Q. Est-ce qu'ils ont un droit reconnu d'exiger un jour de repos sur les sept, sans que cela nuise à la continuité de leur emploi?—R. A part certain travail imprévu et nécessaire, tout homme peut avoir son jour de repos. Le dimanche nous n'avons pas autant d'hommes employés. Prenez la gare Windsor. Nous n'avons pas de trains locaux. Les employés s'arrangent entre eux pour avoir, à tour de rôle, un jour de relâche; ceux qui réparent les wagons et fourgons et ceux qui en font l'inspection s'arrangent entre eux afin qu'ils puissent avoir alternativement leur dimanche. L'un d'entre eux est chargé de voir à ce que cet arrangement soit suivi, et nous tâchons de les encourager et de leur aider. Nous n'exigeons jamais qu'un homme travaille d'un bout de l'année à l'autre.

Par M. Sinclair:

Q. Le repos de registre, signifie-t-il qu'un employé peut se présenter au bureau le samedi et dire: "Je veux avoir ma journée demain"?—R. Non. Ce repos de registre est pour les préposés au service des trains, dans le but d'éviter le surmenage, et d'empêcher qu'ils soient privés d'un repos d'une durée convenable.

Q. Ils y ont droit?—R. Oui, et ils peuvent toujours l'avoir.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Voulez-vous nous expliquer de nouveau ce que c'est que ce repos de registre?—R. Ce repos de registre s'applique aux préposés au service des trains, et empêche qu'ils ne soient soumis au surmenage. Il s'applique aux jours de semaine comme aux dimanches. La compagnie n'a jamais l'intention d'exiger qu'un homme travaille, sans repos, d'un bout de l'année à l'autre. D'une manière ou de l'autre, en vertu d'un arrangement consenti entre eux ou convenu entre eux et la compagnie, ils obtiennent tous un certain jour de relâche.

Q. D'après l'explication que vous avez donnée à propos de ce repos de registre, cela veut dire que si un homme....—R. Un employé arrive, et nous voulons le mettre de service sur un convoi qui doit partir; il peut dire qu'il a été de service pendant peut-être seize heures; il peut dans ce cas aller au bureau et dire qu'il a besoin de repos, et il l'obtient.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Il y a droit?—R. Oui. Nous ne voulons pas qu'un employé travaille trop longtemps sans repos. Si nous pensions qu'il a été trop longtemps de service, nous exigerions qu'il bénéficie du nombre d'heures de service portées au registre.

Q. Je désire vous poser une question. Quel mode suivez-vous quant au service relatif aux passagers et au fret amenés par vos navires par exemple à Halifax, à Saint-

Jean, à Québec ou à Montréal, quand ils y arrivent le dimanche?—R. Je crois qu'il y a une certaine somme de travail fait le dimanche. Si un navire arrive ce jour-là, et la journée sera probablement employée pour le débarquement des passagers, de tout le bagage et du fret afin que le navire puisse prendre à temps sa nouvelle cargaison avant la date à laquelle il doit repartir. Nous préférerions accomplir cette besogne sans travailler le dimanche, parce que les arrimeurs et ceux qu'ils emploient exigent des gages plus élevés pour le travail du dimanche. Mais, si la chose presse, il est probable que nous le chargerons sans retard et le mettrons en route parce que les marchands d'Ontario peuvent avoir un besoin pressant des marchandises arrivées. Règle générale, nous ne manœuvrons pas nos navires le dimanche. Il peut se faire que nous retardions le départ d'un navire le jour où il devrait partir, s'il arrive des marchandises de Chicago ou de quelque autre endroit de l'intérieur. J'ai vu ainsi retarder le départ d'un navire jusqu'à dix ou onze heures. Le convoi avait marché aussi vite que possible, et était arrivé à huit ou neuf heures. Nous avons dans ce cas l'équipe nécessaire, et les arrimeurs ont assez tôt fait de transborder le contenu des vingt-cinq fourgons à bord du navire qui part alors, étant quelquefois en retard d'une heure ou deux; mais cela n'arrive que dans des cas d'urgence de cette nature. Si nous mettons un navire en dock à Québec le dimanche, il est possible que nous puissions décharger le fret consigné à cet endroit, et faire continuer au navire sa route vers Montréal.

Q. Quelques heures constituent une question vitale pour un bâtiment à vapeur quand il s'agit de s'en tenir aux dates déterminées d'avance, parce que celles-ci ne sont pas censées varier?—R. A certaines époques, nous avons fréquemment très peu de temps à notre dispositions pour quelques-uns de nos navires. Comme, par exemple, à l'automne. Si un navire est retardé par le mauvais temps, alors qu'il y a une autre date de départ fixée, il nous faut travailler beaucoup plus que si nous avions assez de temps à notre disposition pour accomplir, de jour, le travail nécessaire, mais le tarif de l'arrimeur est élevé pour le travail du dimanche.

Q. Je suppose que vous ne sauriez fixer la date de l'arrivée d'un transatlantique: cela dépend de la température?—R. Oui.

Q. En ce qui concerne le transport du poisson et des fruits par vos lignes, quel mode suivez-vous maintenant relativement au poisson frais et aux fruits frais arrivant, par exemple, à Montréal le dimanche matin, pour livraison?—R. Quant aux fruits qui arrivent à Montréal, venant de l'Ontario, cela relève en grande partie du service des messageries, et je crois qu'elles essaient autant que possible de les faire arriver les lundis ou mardis. Si l'arrivée a lieu les dimanches, elles doivent en prendre soin; quelques compagnies les mettent dans des entrepôts frigorifiques.

Q. Qu'entendez-vous lorsque vous dites qu'elles en prennent soin?—R. Qu'elles les soumettent au froid de glace. M. Stout, de la Compagnie de messagerie Dominion est ici présent, et il pourra, mieux que moi, vous expliquer ce qu'il en est.

Par M. Ames:

M. McNicoll, je désirerais que vous expliquiez un peu plus amplement un point spécial. Si je comprends bien, vos convois se composent de fourgons contenant des marchandises qui varient quant à l'urgence de leur livraison?—R. Oui.

Q. D'après les dispositions du bill en question, quelques-unes de ces marchandises pourraient être acheminées sans arrêt, tandis que d'autres ne le pourraient pas?—R. Oui.

Q. Vous serait-il possible, aux têtes de division, le samedi soir, de couper les convois de manière à choisir les fourgons contenant des marchandises exigeant prompte livraison, et à laisser en arrière ceux qui peuvent marcher à petite vitesse?—R. La chose pourrait se faire dans des cas isolés, alors qu'il se rencontrerait un fort volume de trafic de cette nature, mais couper les convois de cette manière entraînerait un travail énorme. Vous pourriez être obligé parfois de faire le choix dans un fourgon qui contiendrait les deux sortes de marchandises.

ANNEXE No 1

Q. Vos convois sont-ils généralement composés de fourgons contenant de ces marchandises de classes mixtes?—R. Presque toujours, excepté à certaines époques où il y a surcroît de marchandises à transporter, comme par exemple pour les céréales. Cela dépend du volume des affaires, et de la manière dont il nous faut pourvoir au transport des marchandises. Règle générale, nous tâchons de procéder par assimilation de marchandises, en vue de leur destination, en organisant un convoi. Par exemple, si nous envoyons un convoi de Toronto à Montréal, nous ne romperions pas ce convoi avant qu'il eût atteint Smith's-Falls.

Q. Supposons que vous ayez disons dix convois arrivant à une tete de division dans le cours de la nuit le samedi, venant de l'est, serait-il possible de choisir dans ces dix convois la partie des marchandises dont l'expédition est spécialement urgente, de l'acheminer le dimanche, et de retenir le reste dans la remise de garage pendant vingt-quatre heures?—R. Je ne crois pas la chose possible. Il y a bien peu d'endroits où il serait possible d'en agir ainsi; à tout événement, cela entraînerait une somme énorme de travail pour le mouvement des fourgons sur les voies de garage aux fins de choisir de-ci de-là; et nous n'avons pas toujours les moyens ni l'espace nécessaires pour accomplir une telle besogne.

Q. Alors, je dois comprendre, ou que les marchandises devant etre transportées à grande vitesse seront acheminées avec les autres marchandises dont la livraison n'est pas aussi urgente, ou bien qu'il faudra retarder leur parcours continu parce que les autres marchandises ne pourront être acheminées sans interruption à cause de la loi?—R. Oui. D'ailleurs les employés peuvent ne pas connaître si tel ou tel fourgon contient ou non des marchandises exigeant un prompt acheminement. De plus, il peut se faire qu'après le commencement du parcours, il devienne urgent d'acheminer promptement certaines marchandises, lorsque la chose n'aurait pas paru nécessaire au commencement du trajet.

Q. Alors, si vous faisiez partir un convoi le samedi soir, connaisant quelles sont les dispositions de la loi, vous vous arrangeriez de manière à éviter cette interruption de marche aux têtes de division.—R. Il faudrait mettre ces convois en marche le samedi soir.

Q. Si vous saviez qu'il ne vous est pas permis d'acheminer des convois mixtes le dimanche, vous ne laisseriez continuer leur route qu'aux convois de marchandises périssables?—R. Je ne crois pas que la chose soit possible. Il ne nous arrive pas d'avoir dix convois réunis en un point donné le samedi soir; nous tâchons de prévenir l'encombrement des convois. Permettre un encombrement de convois serait causer du retard, parce qu'il n'y a pas assez de voies de garage pour espacer les convois, et, à moins d'avoir l'espace voulu, il ne peut y avoir qu'encombrement, et la circulation sur les lignes serait arrêtée.

Par le Président:

Q. Je désire vous poser quelques questions quant aux convois chargés d'animaux vivants. Tel que je comprends la chose, quant à ceux qui sont destinés à l'exportation, ils peuvent être acheminés sans arrêt, pourvu que ces convois soient chargés exclusivement d'animaux vivants, mais quant aux convois chargés d'animaux vivants non destinés à l'exportation, il vous faudrait les retenir à la tête de division à laquelle un tel convoi arrivera le samedi soir?—R. Oui.

Q. Combien, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien y a-t-il de têtes de division entre les Montagnes-Rocheuses et Winnipeg, par exemple?—R. De têtes de division?

Q. Oui, là où ces convois chargés d'animaux vivants....—R. Entre les Montagnes Rocheuses et Winnipeg?

Q. Oui.—R. Nous embarquons ces animaux à Calgary, par exemple, dans les contre-forts des Montagnes-Rocheuses. Entre Calgary et Montréal, il y a, je dirais, treize, ou quatorze ou quinze têtes de division. Il n'y a peut-être qu'une ou deux, ou trois de ces têtes de division où nous puissions donner de la nourriture et de l'eau

à ces animaux, savoir Schrieber, Winnipeg et Moosejaw. A ces endroits ainsi qu'à Calgary et à Montréal, nous pouvons nourrir et abreuver ces animaux. Je ne crois pas qu'il y ait, entre Winnipeg et Montréal, d'autres têtes de ligne, où ce service puisse être accompli, si ce n'est à Schrieber.

Q. Dans les autres endroits, les animaux devraient être gardés dans les fourgons? —R. Nous ne pourrions leur donner ni nourriture, ni breuvage, à moins de transporter ce qu'il faut dans le convoi même.

Q. Et les animaux ne pourraient non plus être protégés contre les intempéries; il faudrait les garder dans les wagons ?—R. Hiver ou été

Q. Quelle en serait la conséquence quant aux affaires de la compagnie?—R. Si les expéditeurs trouvaient les moyens d'expédier ces animaux par des lignes américaines, ils le le feraient sans doute.

Q. Autre point quant au service de vos transatlantiques, je suppose qu'ils transportent les malles?—R. Je compte que nos vapeurs rapides transporteront les malles; je crois qu'ils sont compris dans les arrangements récemment conclus.

Q. Vous annoncez le départ de vos steamers à certaines dates fixes?—R. Nous annonçons ces départs à certaines dates fixes, l'heure même est mentionnée.

Q. Par suite de certaines conditions atmosphériques, il peut arriver que vos steamers soient en retard à leur arrivée de ce côté-ci de l'océan?—R. L'arrivée peut se trouver retardée, mais, en général, le départ l'est rarement.

Q. Je comprends bien, mais quant à leur arrivée?—R. Elle peut varier, cela dépend du temps qu'il a fait durant la traversée.

Q. Les steamers doivent finir à temps le déchargement de leur cargaison?—R. Quelquefois, il nous est difficile de finir à temps.

Q. Et dans ces circonstances difficiles, travaillez-vous le dimanche?—R. Oui. Afin de terminer l'ouvrage à temps, ce travail du dimanche devient nécessaire, mais, en général, nous évitons d'y avoir recours, à moins de cas bien pressants. Nous n'aimons guère à faire travailler le dimanche, car la dépense se trouve doublée. M. Bosworth me dit que la consignation locale du bétail destiné à l'exportation est en grande partie dirigée vers le port de Montréal. Nous ne pouvons dire s'il est destiné à l'exportation ou non, et nous ne savons pas sur quel navire les animaux seront embarqués.

Par M. Pringle:

Q. Dans l'ouest d'Ontario, est-ce que le bétail n'est pas envoyé surtout à Toronto? S'il arrive à cet endroit le samedi, il sera impossible, advenant l'adoption de la loi en question de l'acheminer de manière à ce qu'il arrive à Montréal disons le mardi, à temps pour être embarqué. Il foudrait donc, dans ce cas, retenir le bétail à Toronto jusqu'au lundi avant que le convoi puisse continuer sa route, et les marchands de bestiaux d'Ontario auraient à souffrir d'un désavantage parce que l'acheminement aurait été interrompu la journée du dimanche?—R. Certainement, c'est exactement ce qui arriverait.

M. Fitzpatrick.—Cela arriverait pour les bestiaux destinés à l'exportation?

M. Pringle.—Oui, mais la difficulté c'est qu'ils ne sont pas en transit. Il leur faudrait être retenus une journée à Toronto, et être acheminés de là le lundi.

Par M. Piché:

Q. En vertu des règlements actuels, vos employés ont droit d'avoir et ont effectivement une journée complète de repos par semaine?—R. Oui, autant que je sache. Il peut se faire qu'ils ne l'aient pas chaque dimanche, mais ils ont un procédé d'échange, de temps à autre, et leur travail n'est pas toujours continu. Ainsi, dans le cours du mois de janvier, j'ai reçu d'un de nos employés demeurant au Détroit, faisant le service sur un bateau traversier, une lettre me demandant un congé. Je constate que, à l'ouvrage, les inspecteurs se relèvent l'un l'autre, et j'ai nommé, pour l'Ontario, un inspecteur qui parcourt la ligne et voit à ce que nos hommes aient leur congé du di-

manche. Vous comprenez bien que beaucoup d'entre eux ne demandent pas d'avoir congé tous les dimanches.

Q. Où ces hommes passent-ils tous leur congé à leurs foyers ou en dehors? —R. Ils passent tous leur congé à leurs foyers le dimanche. Vous contaterez par beaucoup de nos feuilles de services que, s'il y a un certain nombre d'entre eux qui travaillent loin de leurs foyers, il y en a aussi un bon nombre qui reviennent à la maison les samedis soirs ou les dimanches. Autant que faire se peut, il leur est permis de passer leur jour de repos au foyer.

Q. D'après les dispositions du projet de loi, quelle serait la conséquence relativement à ce jour de repos au foyer? Vos employés passeraient-ils leur jour de repos à leurs foyers ou en dehors?—R. Je ne doute nullement, que sous le régime de cette loi, le plus grand nombre d'entre eux passeraient leur jour de repos loin de leurs foyers.

Q. De sorte que ces hommes n'auraient pas la satisfaction de voir leur familles à moins de quitter le travail?—R. Ils ne pourraient se rendre à la maison s'ils arrivaient en un endroit quelconque à minuit le samedi. Il ne leur serait pas possible de revenir chez eux.

Q. Ils seraient toujours absents du foyer?—R. Je ne dirais pas tout le temps. Quelques-uns pourraient s'y rendre pour le jour de repos, mais je crois qu'il y en aurait un plus grand nombre qui seraient éloignés de leur foyer que sous le régime des règlements actuels.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Aux points de retour mentionnés déjà, il y aurait toujours de ces marchandises périssables?—R. Non, car il y a très peu de marchandises périssables à bord des convois qui se dirigent vers l'ouest.

Par M. Miller:

Q. Vous avez parlé il y a quelques instants de marchandises périssables, par exemple le poisson venant des îles de la Reine-Charlotte, dans le cas où il n'y en aurait que la charge d'un ou de deux fourgons, pas assez pour en former un convoi entier. Le projet de loi permet l'acheminement non interrompu de convois chargés de bestiaux destinés à l'exportation, ou de marchandises périssables, ne pourriez-vous tourner la difficulté s'il vous était permis d'attacher aux trains réguliers de voyageurs un ou deux fourgons chargés de poisson?—R. Seulement dans les cas où les trains de voyageurs pourraient les traîner. Nos trains de voyageurs sont parfois tellement chargés qu'il nous faut les acheminer comme trains spéciaux.

Q. Cela n'arriverait pas touvent?—R. Il suffirait que cela arrive une fois pour ruiner ce trafic. Les expéditeurs s'adresseraient à une autre compagnie. Ce trafic nous est très avantageux.

Q. En supposant que vous ayez un train de voyageurs préparé—dans ce cas, le nombre des voyageurs doit se conformer à la limite voulue par les règlements?—R. Oui, et si le nombre est dépassé, il nous faut mettre en route un train supplémentaire de voyageurs.

Q. Supposons donc que vous ayez un train de voyageurs chargé de son complément, et que vous ayez en sus une douzaine de voyageurs?—A. Nous tâcherions d'ajouter au train un wagon de plus, et si la charge était trop lourde pour la locomotive, il nous faudrait recourir à un train supplémentaire.

Q. Ne pourriez-vous en agir de même dans le cas d'un train de voyageurs ayant son complément, c'est-à-dire le rompre de manière à pouvoir ajouter aux wagons un ou deux fourgons chargés de poisson?—R. Cela nous coûterait plus d'argent que nous pourrions en retirer par le changement proposé.

Q. Dans tel ou tel cas particulier, mais vous maintiendriez votre réputation et votre bon nom sous le rapport du transport, et vous auriez tourné la difficulté. Cela vous paierait?—R. Non. Je ne crois pas que cela pût nous être profitable d'encourir autant de dépense en ayant recours à un pareil procédé.

Q. Ou en courant le risque de nuire aux affaires de la compagnie?—R. Oui.

Q. Cela ne vous coûterait pas très cher, dans tous les cas?—R. Acheminer un convoi sur des milliers de milles entraîne une dépense considérable. Pourquoi nous créer des embarras qui nous mettraient dans une position inférieure à l'égard des lignes rivales au sud de la frontière?

Q. Ce ne sont pas tous des trains de voyageurs à parcours total, vous ne seriez pas obligés de les acheminer tous sur des milliers de milles?—R. Prenez le train de Winnipeg à Montréal. L'on peut dire que ce train reste virtuellement intact jusqu'à North-Bay. Là, on en fait deux sections dont l'une pour Toronto et l'autre pour Montréal. En maintes et maintes circonstances, ce train est dirigé en deux sections jusqu'à North-Bay, puis les deux sections sont réunies ou séparées de nouveau pour le parcours d'une division. Elles peuvent têre réunies de nouveau à la tête de division suivante. Cela dépend de la nature de la région traversée, si, par exemple, elle est montagneuse.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Quels sont vos rivaux quant aux transport du poisson?—R. Le *Northern Pacific*, le *Great Northern*—toutes les lignes qui atteignent Puget-Sound. Ils sont très actifs et désirent accaparer le transport du poisson. C'est une compagnie de la Nouvelle-Angleterre qui s'y est établie, et déjà, il y a un jour ou deux, une bonne partie de ce transport nous a été enlevée. C'est la seule compagnie qui exploite les bancs de la Reine-Chralotte, les bancs de flétan.

Par M. Sinclair:

Q. Supposons que la loi fasse exception pour les animaux vivants, les céréales, les soieries, le thé, le poisson et les marchandises périssables de toutes sortes. Pourriez-vous agencer vos convois de manière à en former de complets venant de l'ouest à l'est, en laissant de côté les marchandises qui peuvent être transportées à petite vitesse?—R. La chose serait possible à certaines époques de l'année, et sur certains parcours, mais vous ne pourriez établir une règle générale à cet égard, parce que le trafic subit des fluctuations, et quelquefois, les marchandises à transporter ne seraient pas en quantité suffisante.

Par M. Pringle:

Q. Si l'article était rédigé de manière à dire "exclusivement ou en partie", cela laisserait un assez large champ d'action. L'article, tel que rédigé actuellement dit: "l'acheminement vers leur destination, des trains de chemins de fer en marche lorsque commence le dimanche, si ces trains sont chargés exclusivement soit d'animaux vivants destinés à être immédiatement embarqués à quelque port de mer, soit de marchandises périssables, ou des deux". Si cet article était rédigé comme suit: "si ces trains sont chargés, exclusivement ou en partie, soit d'animaux vivants destinés à être immédiatement embarqués à quelque port de mer, soit de marchandises périssables, ou de soieries, ou de thé", etc.

M. FITZPATRICK.—Je crois que le comité irait plus vite en besogne, si nous entendions d'abord tout ce que les témoins ont à dire, et si nous nous occupions de cette dernière question ensuite.

Par M. Miller:

Q. Si je vous ai bien compris, monsieur McNicoll, vous avez dit que vous ne faites pas faire de travail le dimanche à moins que les circonstances ne vous y forcent?—R. Telles sont les instructions.

Q. Le travail du dimanche ne vous est pas profitable? Le volume du trafic le dimanche sur vos lignes est loin d'être égal à celui des jours de semaine?—R. Je crois que le premier est à peu près la moitié du second. Cependant cela peut varier.

Q. Alors il ne représente pas une somme considérable?—R. Permettez: cela varie à certaines saisons. Prenez par exemple le transport des céréales, dans l'ouest, à

certaines époques où il en faut transporter d'immenses quantités. Nous avons alors plus de travail à faire le dimanche, parce que c'est le meilleur temps pour acheminer le grain, attendu qu'il y a probablement moins de trains sur la ligne.

Q. En prenant l'année dans son ensemble, ce trafic du dimanche atteindrait en moyenne 50 pour 100 du trafic total?—R. Je crois que c'est à peu près la proportion.

Par M. Ames:

Q. Ceci concerne le travail relatif à l'acheminement des convois, et ne comprend pas les réparations, ni autres travaux analogues?—R. Le travail nécessité pour le mouvement des convois.

Q. Alors, sous le régime de la loi projetée, il vous serait encore permis de transporter le dimanche une quantité considérable de marchandises périssables par exemple, et d'acheminer les convois chargés d'animaux vivants, etc., et, s'il ne vous est pas permis de travailler le dimanche, il n'y aurait de retranché qu'environ 50 pour 100 de la somme de travail d'un jour de semaine. Par conséquent, il n'est pas tout à fait exact de dire que, par suite de l'adoption de ce projet de loi, il vous faudrait mettre en activité de service un surplus de 50 pour 100 de matériel roulant, etc.?—R. Je dis 14 pour 100 dans la saison des affaires. Il existe des différences entre certaines saisons et certains districts; prenez par exemple les lignes d'embranchement dans le Nouveau-Brunswick, je ne crois pas qu'on y trouve un fourgon en mouvement le dimanche, mais jetez les yeux sur une autre division de la ligne, et vous y verrez probablement le dimanche plus de fourgons en mouvement qu'en aucun autre jour. Je parle de la moyenne, et je ne mentionne aucun point en particulier. Sur le parcours entre Smith-Falls et Montréal, il est probable (c'est là sans doute un fait qui peut vous surprendre) que nous ayons plus de fourgons en mouvement qu'entre Winnipeg et Fort-William. Cependant, c'est ce qui arrive, et cela augmente d'année en année.

Q. Mais est-il bien vrai que, sous le régime de cette loi; il vous faudrait mettre en activité de service 14 pour 100 en plus de matériel roulant pour acheminer les marchandises que vous seriez tenus de retenir sur la route le dimanche?—R. Mais il n'y a pas à considérer que le dimanche, il ne faut pas oublier qu'interrompre l'acheminement des marchandises le dimanche nous est une cause de retard pour le lundi; voyez-vous, au lieu de continuer l'acheminement le dimanche et de décharger les fourgons le lundi, vous continuez l'acheminement le lundi, et faites le déchargement le mardi ou le mercredi. Vous n'arrivez qu'à l'encombrement de la voie; chaque dimanche, les convois iront s'accumuler sur un point donné, et il est évident que vous ne pourrez pas opérer l'acheminement subséquent aussi facilement que si l'acheminement de fourgons n'était pas interrompu. L'arrêt de toutes les marchandises le dimanche aurait un résultat très analogue à celui qui serait produit, par exemple, par une forte tempête de neige arrivant chaque semaine.

Q. Vous avez parlé de la nécessité de transporter, le dimanche, dans la direction de l'ouest, du charbon dans les fourgons qui ont servi à transporter des marchandises vers l'est. Vous avez dit il y a quelques instants qu'une proportion considérable de ces fourgons revenaient à vide?—R. Oui, un nombre considérable à certaines époques de l'année.

Q. Vous n'auriez pas besoin d'employer au transport du charbon tous vos fourgons vides à leur voyage de retour vers l'ouest?—R. A certaines époques de l'année, nous sommes obligés de faire revenir à Fort-William des fourgons vides parce que le mouvement du trafic à partir de ce point vers l'ouest est plus considérable que de l'ouest vers Fort-William.

Q. Lorsqu'il vous faut faire revenir des fourgons vides à Fort-William pour le transport du charbon, ne pourriez-vous pas tout aussi bien le faire les jours de semaine que le dimanche?—R. Oui, mais il importe que nous ayons à ce point les fourgons au moment voulu, et nous désirons les mettre en route vers l'ouest sans retard. A certaines époques de l'année, nous organisons des convois, à parcours continu, pour le transport du charbon.

Q. Cela n'arrive qu'à certaines saisons, lorsque vous transportez le grain en grande quantité vers l'est, que vous ayez un grand nombre de fourgons vides à faire revenir vers l'ouest, pour avoir l'avantage de transporter du charbon dans cette direction?—R. Du charbon et des marchandises transportées par les navires. Le charbon n'est pas la chose la plus importante. Il y a une douzaine de navires arrivant à Fort-William et qui transporte autant de fret qu'il leur est possible et nous nous efforçons de prendre ce fret, le plus tôt possible. Il nous faut parfois retenir le charbon en été et il nous faut faire venir à Fort-William des fourgons vides qu'il nous faudra traîner environ quatre ou cinq cents milles, afin de pouvoir transporter les marchandises. Nous tâchons de diriger ce charbon vers l'ouest quand nous avons des fourgons vides disponibles, afin d'effectuer ce service à aussi bon marché que possible. A Fort-William nous avons organisé des abris pour emmagasiner près de 2,000 tonnes de charbon, de manière à y laisser accumuler une certaine quantité de ce combustible lorsque nous n'avons pas de fourgons disponibles, et à l'expédier dès que nous avons les fourgons nécessaires.

Q. Quant au trafic des soieries et du thé? Combien avez-vous de steamers transpacifiques apportant à Vancouver des soieries et du thé?—R. Les steamers actuellement occupés à ce trafic?

Q. Combien de voyages un steamer accomplit-il dans une année? Je veux parler des steamers qui transportent les soieries et le thé—R. Environ deux chaque mois.

Q. Sont-ce deux voyages, aller et retour, par mois?—R. Rien, entre les six steamers, il y a six départs chaque deux semaines.

Q. Il y a deux arrivées par mois?—R. Oui, c'est bien cela.

Q. Par conséquent, il y a 24 arrivées par mois?—R. A peu près cela.

Q. Quelle est la durée du parcours depuis Vancouver jusqu'au point de destination à l'est?—R. Nous tâchons que le voyage se fasse en six jours

Q. Alors, si le départ a lieu le lundi matin, vous ne seriez aucunement obligés d'arrêter l'acheminement du convoi le dimanche?—R. Oui. Tout dépend de la rapidité du convoi sur sa route.

Q. Mais le voyage s'accomplit en six jours?—R. J'ai dit six ou sept.

Q. Dans ce cas, il y aurait des voyages au sujet desquels vous n'auriez pas à subir cet arrêt du dimanche?—R. Environ deux voyages, peut-être.

Q. Donc, sur 22 voyages de convois chargés de soieries et de thé, il arrivera rarement que le convoi soit arrêté deux dimanches sur la route?—R. Non, pas pour les convois chargés de soieries.

Q. Quant au thé?—R. Je suppose que la conjoncture ne se produirait pas, si le thé arrive le samedi, cela dépend des circonstances.

Q. Cela pourrait arriver une ou deux fois dans le cours de l'année?—R. Je ne saurais le dire au juste; la chose peut arriver en tout temps. Nous ne tenons pas du tout à ce qu'un convoi portant des marchandises qui peuvent valoir $2,000,000 soit retenu pendant 24 heures, vu qu'il nous faut maintenir une somme considérable d'assurance sur ces marchandises.

Q. De fait, vous préféreriez que cela arrivât plus souvent dans le cours de l'année?—R. Nous ne voulons que cela arrive deux fois.

Q. Mais vous ne vous attendez pas à ce que pareil cas se produise plus de deux fois en une année?—R. A tout événement, nous ne voulons pas que nos convois soient arrêtés dans leur acheminement.

Par M. Ames:

Q. La cargaison d'un steamer chargé de soieries et de thé est-elle suffisante pour remplir tout un convoi?—R. Un convoi de soieries est assez dispendieux. Nous sommes bien favorisés quand nous recevons assez de soieries pour former un convoi entier.

Q. En est-il de même pour le thé? La cargaison d'un steamer suffit-elle pour remplir un convoi?—R. A certaines époques.

Q. Est-ce qu'un steamer apporte en certains temps plus de thé qu'il n'en faut pour remplir un convoi entier?—R. Cela arrive pour quelques-uns des steamers.

Par M. Pringle:

Q. Vos convois chargés de soieries traversent généralement la frontière à Prescott?—R. Oui, en destination de Patterson, dans le New-Jersey.

Q. Et s'il advient que ces convois arrivent à cet endroit quelques instants avant minuit, le samedi, il sera retenu jusqu'au lundi?—R. Sans doute, à moins que nous ne transgressions la loi.

Par M. Miller:

Q. Vous parliez de la concurrence des lignes américaines. Y a-t-il quelques grands chemins de fer américains qui font comparativement plus d'affaires le dimanche que votre propre chemin de fer. Je me suis laissé dire que le chemin de fer Chicago et Northwestern a récemment changé de méthode, qu'il est loin de faire autant d'affaires que vous, le dimanche, et que le changement a été fait seulement pour des raisons d'économie. Cela a-t-il été porté à votre connaissance?—R. Je n'en ai pas eu connaissance.

Par M. Piché:

Q. Avez-vous pris connaissance de ce qui a été publié à Montréal, dans un journal du dimanche, à l'effet que le bill de l'observance du dimanche imposerait au chemin de fer du Pacifique Canadien une dépense de $40,000,000 par année?—R. Non.

Q. Que dites-vous de cet article?—R. Je n'ai jamais fait le calcul de la dépense que le bill en question nous imposerait. Nous ne pouvons le faire; nous ne pouvons prévoir la somme des affaires pouvant se présenter et requérir notre attention.

Par M. Pringle:

Q. Vos rivaux au sujet de la ligne frontière, tiennent-ils leurs convois en mouvement le dimanche; je veux parler de ceux qui vous font concurrence?—R. Oui, tous.

Par le Président:

Q. Est-ce qu'il ne sont gênés par aucune restriction?—R. Aucune que je sache.

Par M. Sinclair:

Q. Sous le rapport de la concurrence américaine, éprouvez-vous plus de désavantages que le manufacturier qui est obligé de fermer ses ateliers le dimanche?—R. Notre position serait tout simplement celle-ci: les manufacturiers ne nous donneraient pas leurs marchandises à transporter.

Q. Je comprends cela, mais vous ne seriez pas plus à plaindre que le manufacturier canadien qui est obligé de fermer ses ateliers, qui lutte contre l'industrie correspondante américaine et qui est ainsi privé du travail de ses employés et du profit qu'il en retirerait le dimanche; c'est une perte pour lui?—R. Mais les manufacturiers américains ferment leurs ateliers le dimanche; du moins, je crois qu'il en est ainsi.

Q. Est-ce que leurs ateliers ne sont pas en activité le dimanche?—R. Je ne crois pas qu'on y travaille le dimanche. Je crois que, dans lest Etats-Unis, le manufacturier est sur le même pied que le marchand.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Il n'y a pas de comparaison entre les chemins de fer et les manufacturiers?—R. Il y a un ou deux points que j'ai réservés et au sujet desquels je désirerais dire un ou deux mots, si vous me le permettez. Prenez la question des convois à parcours total. Je crois avoir dit que nous avons besoin des services d'un inspecteur pour examiner avec soin les roues des fourgons, d'hommes pour laver les wagons des trains, y déposer la glace et faire le huilage; de plus, nous avons besoin d'hommes à la gare

pour manier les colis des voyageurs et la vente des billets, de même que pour la surveillance à exercer sur la voie. Quant à la question de la neige, il nous faut faire circuler certains convois, surveiller les éboulements de roches qui pourraient arriver; nous avons besoin d'hommes qui surveillent la voie nuit et jour, tout le long de l'année. Il ne se passe guère de jour sans une surveillance active, sous ce rapport, afin de s'assurer qu'il n'y a rien de dérangé. Ce travail est de tous les jours, bien que ce ne soit pas un travail ardu, parce que la besogne de ces hommes se borne à être assis et à surveiller. S'il nous fallait rompre les convois de marchandises, même pour un convoi partiel, ce serait imposer aux employés des gares un surplus énorme de travail, même le dimanche, afin de permettre à tous les convois d'entrer en gare, à une tête de division, le dimanche. Rompre ainsi les convois, et débarrasser la voie des fourgons pour préparer l'espace nécessaire représente une somme énorme de travail, plus de travail que celui qu'exige l'acheminement non interrrompu des convois, et nous coûterait tout autant. La livraison, le dimanche, des colis des voyageurs est très importante. Elle est nécessaire, parce que les voyageurs tiennent à avoir leur bagage avec eux. Passons maintenant aux bateaux-traversiers en hiver; à Détroit, il nous faut les tenir toujours en mouvement, et, il en est ainsi tout le long de l'hiver, surtout quand la glace se forme rapidement. Mais nous les chargeons, car nous ne pouvons les faire traverser et retraverser la rivière à vide alors que nous avons des centaines de wagons et de fourgons stationnés sur l'une ou l'autre rive attendant d'être transportés sur l'autre bord. Je suppose que l'on n'a jamais eu l'intention de détacher du convoi, le dimanche, le wagon de messagerie, et de permettre l'acheminement de trains à parcours continu sans les wagons des messageries, ou les wagons employés mi-partie pour les fins de messagerie, et mi-partie pour le transport des malles. Je ne suppose pas que l'on ait eu l'intention d'interrompre le trafic des messageries le dimanche, de sorte qu'il faudrait décharger, le samedi, le wagon des messageries et le recharger pour le train du lundi matin.

M. FITZPATRICK.—C'est là un des nombreux problèmes difficiles que nous avons à résoudre.

M. MCNICOLL.—Je dis ceci, bien que je ne sois pas certain d'avoir parlé des convois transportant les immigrants qui voyagent par groupes à destination de l'Ouest. Il faut que nous arrangions les choses de manière à faire revenir à temps des locomotives pour traîner ces convois.

M. FITZPATRICK.—Ce point a déjà été étudié, et vous nous avez dit que, relativement au service des messageries, il y a ici un officier de ces compagnies qui a beaucoup d'expérience à cet égard et qui fournira, au besoin, les explicatios voulues.—R. Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire au comité.

M. JACKSON (Elgin).—Maintenant, je ne retiendrai l'attention du comité que quelques instants sur la question des animaux vivants. Je suis intéressé à ce trafic, et l'éleveur de bestiaux ne désire pas transgresser la loi du dimanche, s'il peut s'en dispenser; cependant, par les dispositions du projet actuel, il est permis de transporter le dimanche les animaux vivants destinés à l'exportation. La question que je désire soumettre au comité est celle-ci: en quoi la loi projetée va-t-elle affecter le trafic des animaux vivants? De fait, dans l'Ontario, notre point de distribution est Toronto. Notre bétail y est expédié par nous, soit comme cultivateurs, soit comme éleveurs de bestiaux, pour y être vendu. Je puis bien dire ici que nous ne pouvons pas envoyer nos animaux selon notre désir, parce que c'est la dernière chose à laquelle pense une compagnie de transatlantiques que de nous laisser savoir à quelle date elle désire que le bétail soit rendu au port d'embarquement, c'est-à-dire pour l'exportation. Maintenant le bétail est l'une des marchandises les plus périssables qu'il y ait à transporter. Je vous citerai cet exemple. Dans l'ouest d'Ontario, un expéditeur envoie une charge d'animaux vivants destinés à être embarqués à bord d'un navire qui doit partir de Montréal le mardi matin. Il les consigne pour parcours continu jusqu'au port d'embarquement avec la condition qu'ils seront nourris à Toronto. D'un autre côté j'envoie une charge d'ainmaux vivants à Toronto, lesquels sont destinés à l'exporta-

tion. Rendus à Toronto, ces animaux sont revendus et mis de nouveau à bord des convois. Il peut se faire que ces derniers animaux soient embarqués sur le même navire que les autres animaux mentionnés antérieurement. En vertu du présent bill, tel que rédigé maintenant, le convoi chargé des animaux destinés à l'exportations, et ayant droit à un parcours contenu ne serait retenu à Toronto que pour le temps nécessaire pour nourrir ces animaux, mais le lot d'animaux expédiés par moi, et consignés d'abord à Toronto, bien que destinés en définitive à l'exportation, ne pourraient être mis à bord du convoi ci-dessus mentionné, parce qu'ils auront changé de propriétaires à Toronto, et qu'ils seront considérés virtuellement comme étant expédiés de Toronto. Cela causera une grave injustice aux commerçants d'animaux. Du moment que vous éloignez de leur ferme, un lot d'animaux, il vous faut les faire accompagner par un homme (les compagnies de chemin de fer vous permettent d'envoyer un homme avec ces animaux). A chaque tête de division, les animaux sont débarqués et nourris. Il faut qu'ils soient débarqués et que l'on en prenne soin, et cela entraîne une très-forte dépense. Si vous sortez le bétail de l'étable et l'éloignez des lieux qu'il habite, il devient nerveux et excité, et perd beaucoup d'embonpoint. En ma qualité de représentant d'une certaine classe de canadiens qui ont du respect pour le dimanche et pour l'opinion de leurs concitoyens de toute croyance, je crois avoir droit de demander que l'on ne mette dans nos statuts rien qui soit de nature à nuire au trafic de cette classe de personnes, ou à leur faire perdre de l'argent, parce que nous ne sommes pas en état de rémédier aux inconvénients de notre position, ni de dire quand les animaux que nous avons expédiés pourront partir de manière à arriver à temps à leur destination. Afin que leur embarquement ait lieu à bord d'un navire dont le départ de Montréal a été fixé à mardi matin, les animaux doivent être rendus à Montréal au plus tard le lundi, à midi. Pour éviter que ces animaux ne souffrent, il est nécessaire qu'ils aient un bon repas avant d'être embarqués. Il est également nécessaire qu'ils passent à l'inspection et qu'ils soient marqués avant l'embarquement, sans quoi le navire le peut pas les recevoir. Or, si vous retenez ces animaux à Toronto jusqu'à minuit le dimanche, il est impossible qu'ils arrivent à leur destination et soient mis à bord du navire en aussi bonne condition où ils devraient être.

M. FITZPATRICK.—La difficulté semble être apparemment celle-ci d'après ce que vous dites. En vertu de la loi projetée, quiconque expédie ses animaux directement pour l'exportation peut les acheminer sans arrêt, mais vous expédiez vos animaux non pas directement au port d'embarquement, mais bien à Toronto, là où ils sont achetés et expédiés de nouveau par les derniers acheteurs, pour être exportés probablement par le même navire, et cependant vos animaux ne sont pas dans le même cas que les autres.

M. JACKSON.—Nous sommes placés dans une position tout à fait différente, monsieur Fitzpatrick, et si vos animaux subissent du retard en route, nous subissions des dommages sérieux.

M. FRANCIS H. MCGUIGAN, interrogé par M. Chrysler.

Q. Quelle est votre position?—R. Le quatrième vice-président, chargé de diriger l'exportation du chemin de fer du Grand-Tronc.

Q. En ce qui concerne le bill maintenant soumis à l'étude du comité, voulez-vous nous donner quelques renseignements quant aux effets que le bill pourra produire sur l'exploitation soit du Grand-Tronc, soit des autres chemins de fer canadiens en général; d'abord sous le rapport du travail aléatoire découlant de la mise en mouvement et du parcours des trains de voyageurs et des convois de marchandises. Le bill pourvoit à ce que les voyageurs puissent continuer leur route le dimanche; en sus du travail ordinaire exigé pour le mouvement des convois, y a-t-il quelque travail aléatoire ou accidentel nécessité par la circulation des trains de voyageurs?—R. J'ai entendu le témoignage rendu par M. McNicoll, et il a donné à ce sujet des détails tellement précis qu'il m'a réellement laissé peu de chose à dire. J'approuve virtuellement tout ce qu'il a dit. Il reste bien peu à y ajouter. Se rattachant au mouvement des trains, il y a l'entretien des locomotives, la vente des billets, le soin des bagages, la marche et la conduite des locomotives et autres détails relevant du service des voyageurs.

Q. Alors qu'elle est la règle suivie par la compagnie du Grand-Tronc pour la circulation des trains de marchandises le dimanche?—R. Nous supprimons, autant que cela puisse faire, la circulation de nos trains de marchandises. Nous ne mettons pas sur la route, le dimanche, notre local ou convoi arrêtant à toutes les gares, excepté quand il y a de grands retards dus aux tempêtes ou à toutes autres circonstances qu'il nous est impossible de prévoir. Nous avons dans de rares occasions permis à un train de marchandises de finir le dimanche un voyage qui n'était pas terminé le samedi; mais cela nous est arrivé rarement.

Q. D'après vous, que signifient les mots "trains d'entier parcours employés dans ce bill, et quelle distinction faites-vous entre " train d'entier parcours (through freight) et train local (way freight)? Y a-t-il des trains qui ne sont pas désignés par l'un ou l'autre de ces termes?—R. Un train d'entier pacours est composé en grande partie de wagons qui vont d'un endroit terminus à un autre. Quelquefois, cependant, quand il n'y a pas un nombre suffisant de wagons pour former un convoi, on peut y mettre des wagons destinés à une gare intermédiaire, mais ces trains sont considérés comme des trains d'entier parcours.

Q. Bien qu'il puisse s'y trouver des wagons qui sont laissés à des gares intermédiaires?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que cela veut dire, d'une manière générale, que ces wagons ont de pleins chargements de marchandises?—R. Des wagons complets. Il y a très souvent du retard dans le chargement des wagons; il se trouve dans le convoi, un grand nombre de wagons vides qu'il est tout aussi important de faire circuler que ceux qui sont chargés, car pour assurer le mouvement des marchandises nous devons faire circuler les wagons vides.

Q. Quand un train, disons par exemple, de Montréal à Toronto, ou vice-versa, serait-il considéré, selon vous, comme train d'entier parcours?—R. Le convoi de Montréal à Brockville, allant à Toronto? Nous avons trois districts ou divisions entre Montréal et Toronto, Montréal à Brockville, Brockville à Belleville et Belleville à Toronto ou York. Un train circulant entre ces points, et dont les wagons auraient approximativemen t leur chargement maximum, serait considéré comme train d'entier parcours.

Q. Qu'entendez-vous, par train local?—R. C'est un convoi qui prend et laisse du chargement à plusieurs gares et fait le service des wagons, pour que les expéditeurs puissent les charger ou les décharger.

Q. Alors, quand vous dites, qu'en général, vous ne mettez pas en marche des convois locaux, le dimanche, de quelle catégorie de convois voulez-vous parler?—R. C'est là le train local ou train intermédiaire.

Q. Cependant, des trains d'entier parcours comprenant des wagons chargés de marchandises, sont en circulation le dimanche?—R. Oui, monsieur.

Q. D'un point quelconque à un autre, au Canada?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce nécessaire?—R. Nous le croyons.

Q. Pourquoi?—R. Parce que nous transportons beaucoup de marchandises qui sont considérées périssable et que nous devons expédier le dimanche, afin de faire face à la très grande concurrence que nous avons à subir.

Q. Eh bien, le bill fait des exceptions, pour ce qui concerne le transport des marchandises périssables, quand ces marchandises sont transportées par des convois contenant exclusivement des marchandises périssables. Qu'avez-vous à dire à ce sujet? R. Le bill peut faire des exceptions, mais nous ne pouvons pas nous y conformer, pour la bonne raison que ce commerce est sujet à des fluctuations et qu'il peut arriver que nous n'ayons que quatre ou cinq wagons chargés de marchandises périssables. Par exemple, supposons un train transportant, disons, 1,000 ou 1,200 tonnes de marchandises, de Toronto à Belleville, ou plus ou moins selon les circonstances. Nous pourrions n'avoir là que 200 tonnes de marchandises périssables, mais ces marchandises devront être transportées quand même et il nous serait impossible de faire circuler un train qui n'aurait que le quart ou moins que le quart de son chargement habituel; les dépenses seraient alors plus fortes que les profits.

ANNEXE No 1

Q. Que représenteraient ces 200 tonnes?—R. Le chargement de quatre ou cinq wagons.

Q. Pourquoi ne pourriez-vous pas mettre en marche ces wagons seuls?—R. Parce que les dépenses absorberaient les profits.

Q. Les profits ne paieraient pas le coût de la mise en circulation?—R. Non, monsieur.

Q. Y a-t-il d'autres raisons qui vous obligent à faire circuler des convois le dimanche? Est-ce seulement parce que vous le voulez bien?—R. Non pas, car nous préférerions ne pas être dans cette obligation.

Q. Parce que tous les autres chemins de fer font comme cela, je veux dire presque tous les autres chemins de fer; il y a peut-être, je crois, deux ou trois exceptions.

Q. Que pensez-vous de la circulation des trains aux Etats-Unis sur les lignes qui sont de l'ouest à l'est, au sud de la frontière?—R. Autant que je sache, ces trains circulent sans restriction aucune. C'est ce que j'ai vu et ce qu'on m'a dit.

Q. Est-ce que ces chemins de fer font concurrence aux vôtres pour le transport des marchandises?—R. Sur un parcours de 100 milles au sud des lacs, leurs lignes sont parallèles au nôtres.

Q. Quel effet aurait sur votre trafic la suppression de ces convois le dimanche?—R. Nous perdrions beaucoup de trafic; en réalité, toutes les viandes, les salaisons, et le bétail vivant que nous transportons de Chicago et des Etats du Michigan et de l'Indiana, et qui tous nous arrivent par cette voie passeraient par les autres lignes et nous perdrions tout ce trafic.

Q. Par quelles autres lignes passeraient-ils?—R. Par les lignes américaines au sud des lacs.

Q. Vous avez un chemin de fer qui part de Chicago?—R. Oui, monsieur.

Q. Où sont expédiées ces viandes et salaisons?—R. Une très forte partie de ces marchandises, à certaines époques de l'année, passe la frontière par les Chutes Niagara et par Fort-Erié.

Q. Vers quel port sont-elles dirigées?—R. Peut-être vers New-York, peut-être vers Boston, cela dépend absolument du chemin de fer qui les transporte.

Q. Quelle partie du voyage se fait par le Canada?—R. A partir du tunnel ou de Détroit par la frontière de Niagara.

Q. Le tunnel à Sarnia ou à Détroit, jusqu'à la frontière de Niagara?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce qu'une partie de ce trafic est dirigée sur Montréal?—R. Oh! oui.

Q. Dans quelle proportion?—R. Je ne pourrais donner les chiffres exacts, mais il y en a une bonne partie qui y est transportée.

Q. Les salaisons sont transportées de Chicago à Montréal?—R. Oui, monsieur.

Q. Y a-t-il quelque différence dans les saisons, pour ce qui regarde la circulation des trains, le dimanche?—R. Sous quel rapport, M. Chrysler?

Q. En hiver. Y a-t-ils des raisons pour qu'il soit nécessaire de faire circuler des convois à part le transport des marchandises?—R. Il est arrivé quelquefois, depuis que je suis attaché à la compagnie du Grand-Tronc que, si nous n'avions pas fait circuler des trains le dimanche, et tenu la ligne ouverte, il nous aurait été impossible de faire circuler les convois le lundi, les voies auraient été obstruées et nous n'aurions pas pu nous en servir le lundi.

Q. Combien de sections, avez-vous entre Montréal et Sarnia?—R. Nous en avons quatre, maintenant, à partir de Mimico.

Q. Quelles sont-elles?—R. Brockville, Belleville, Toronto, y compris York et Mimico, et Sarnia.

Q. Veuillez donc me dire quel est le nombre maximum de trains de marchandises que vous devez mettre en circulation, sur la voie principale, par vingt-quatre heures?—R. Nous avons eu jusqu'à soixante trains sur une seule voie.

Q. Comptez-vous dans les deux directions, maintenant?—R. Oui, dans les deux directions.

Q. Cela veut dire trente dans chaque direction?—R. Oui.

Q. Quelle est, suivant vous, la moyenne? En prenant cette moyenne pendant la saison d'été, quand le port de Montréal est ouvert, ma question vous paraîtra peut-être plus juste?—R. La moyenne varierait probablement de 30 à 40 convois; 15 à 20 dens chaque direction. Le trafic est très considérable sur la voie principale.

Q. S'ils sont arrêtés, comme le stipule le bill, aux points terminaux de chaque division, disons à York ou Mimico, cela voudrait dire qu'il y aurait agglomération de ce nombre de convois, 30 ou 40 à cet endroit, pendant les vingt-quatre heures, de minuit le samedi à minuit le dimanche?—R. Si je comprends bien votre question, ce que vous voulez dire, c'est si nos convois sont tenus d'arrêter, de minuit samedi jusqu'à minuit dimanche.

Q. Oui, sans doute, il y a une exception que le comité comprend.—R. Cette exception est impossible.

Q. Mais, s'ils sont si nombreux, et s'ils sont tous arrêtés, comme je l'ai dit, cela voudrait dire que 30 ou 40 convois en moyenne, et quelquefois même 60, pourraient se trouver là. Est-ce qu'il faudrait beaucoup plus de travail pour les remettre en circulation?—R. Ce travail augmenterait en proportion du nombre de convois; il y aurait une plus grande somme de travail à faire pour réunir les wagons, les accoupler et les remettre en marche.

Q. Pourriez-vous à un de ces endroits mettre en garage des trains de marchandises de 30 à 40 wagons?—R. Non.

Q. Quel est le point terminal le plus considérable?—R. Montréal, je crois, présente les plus grandes facilités de garage. Montréal et Toronto sont les deux points terminaux les plus considérables que nous ayons.

Q. Avec Toronto, vous comptez York et Mimico?—R. Oui, monsieur, nous les comptons avec Toronto.

Q. Mimico est à peu de distance à l'ouest, et York à une courte distance à l'est de Toront?—R. Oui, 6 ou 7 milles.

Q. A quoi servent-ils?—R. A former les convois qui passent par Toronto.

Q. Ce sont là, en réalité, des faubourgs de Toronto?—R. Oui.

Q. Combien de convois pouvez-vous mettre en garage, à York, par exemple?—R. Nous serions joliment embarrassés, si nous avions là plus de quatre ou cinq convois à la fois et si nous étions obligés de les y garder.

Q. Combien, en moyenne, ces convois ont-ils de wagons?—R. De l'Est en destination de York, nous pourrions mettre environ 30 wagons.

Q. En auriez-vous moins pour l'Ouest?—R. Non pour 40 à 50 wagons allant à l'Ouest, la proportion des wagons vides serait plus grande.

Q. Il y en a plus à destination de l'Ouest?—Oui.

Q. Cela est dû à ce qu'il y a certains wagons vides qui ne sont pas aussi lourds?—R. Oui, monsieur.

Q. Qu'arriverait-il si vous essayiez d'observer la loi à la lettre et d'arrêter ces convois aux points terminaux?—R. Si on me le permettait, je dirais, qu'il arriverait par fois, que le chemin serait embarrassé pendant une semaine, avant que nous puissions le remettre de nouveau en bon état, pour la raison que dans une grosse tempête, il ne serait pas nécessaire que la neige fût bien épaisse. Mais s'il s'élève un grand vent, elle se masserait au-dessous des wagons, la voie serait complètement obstruée et il nous serait impossible de sortir les wagons de là. Il faudrait les tirer un ou deux à la fois et enlever la neige. Il nous a fallu, un jour, à Montréal, employer jusqu'à trois locomotives à la fois, pour tirer des wagons enneigés de cette manière.

Q. Faut-il une grande quantité de neige pour cela?—R. Ce n'est pas tant cela comme une température très froide avec un vent violent. Souvent, aussi, lorsqu'il est tombé de la neige après une température un peu douce, quand la terre est passablement couverte, deux ou trois pouces de neige sur la glace, et s'il y a du vent, il n'en faut pas plus pour obstruer la voie.

ANNEXE No 1

Q. Et les wagons sont absolument pris dans la glace, je suppose?—R. Oui, très souvent.

Q. Quel est votre avis, quant à la possibilité de distinguer, si un convoi est chargé pour l'exportation, pour l'exportation directe, ou non?—R. Je n'ai pas bien saisi le sens de votre question.

Q. L'exception spécifiée, ici, dans le bill, concerne " les convois de chemin de fer en transit, quand le jour du Seigneur commence et qui sont exclusivement chargés, soit de bétail vivant destiné à l'exportation immédiate par vaisseaux à un port quelconque océanique, ou de marchandises périsables, ou des deux à la fois. Avez-vous quelques moyens de connaître quelle proportion du bétail vivant est destinée à l'exportation immédiate?—R. D'une manière générale, je crois que les connaissements pourraient nous renseigner.

Q. Vous pensez que par les connaissements, nous pourrions être renseignés à ce sujet?—R. Oui, monsieur.

Q. Comment?—R. En indiquant la destination.

Q. Le bétail expédié par une ligne de vapeurs?—R. Oui.

Q. Mais si le bétail est expédié à Montréal, naturellement, nous n'en saurions rien?—R. Vous voulez dire, s'il est consigné à Montréal, à un marchand.

Q. Oui?—R. Non, nous ne pourrions savoir cela

Q. Que voulez-vous dire, quand vous parlez du transport du charbon? Y a-t-il des circonstances où il est nécessaire de transporter du charbon, ou autres choses indispensables, le dimanche?—R. Très souvent.

Q. Dans quelles circonstances?

M. FITZPATRICK.—Il n'est guère juste, je crois, de prétendre que M. McGuigan corrobore M. McNichol sur ce point.

R. Oui, mais avec la permission du président, je pourrais citer une circonstance plutôt exceptionnelle. Pendant le dur hiver que nous avons eu dans Ontario en 1903-04, je crois que c'était en fevrier 1904, mais je ne saurais l'affirmer, il est arrivé une fois, qu'une de nos locomotives se trouva, sur une voie de garage, absolumnet dépourvue de charbon, et nous avons dû mettre en marche une autre locomotive avec un wagon de charbon, pour l'alimenter. Avant d'avoir parcouru un mille avec cette locomotive de secours, nous étions obligés d'en avoir une autre; bien plus, nous dûmes demander une troisième locomotive et il nous fallut trois locomotives et environ 70 hommes, travaillant pendant 12 ou 14 heures pour amener ce wagon de charbon à cette locomotive, sur la voie de garage le samedi soir et le dimanche. Mais il s'est encore passé autre chose de fort singulier pendant cet hiver-là. Quatre ou cinq dimanches de suite la température fut douce, ce qui nous permit de transporter du charbon à plusieurs de ces endroits dans le nord d'Ontario, en utilisant nos locomotives pour trains de voyageurs, lesquelles ne sont pas en service le dimanche; et le lundi, à midi, les voies étaient de nouveau complètement obstruées. Si nous n'avions pas transporté de charbon le dimanche, nous n'aurions pu faire circuler les wagons le lundi ou le mardi, car le mauvais temps avait rendu la chose impossible.

Q. C'était une coïncidence, mais c'est arrivé quand même?—R. Pendant quatre ou cinq dimanches de suite. Le temps était doux, le vendredi et le samedi; le dimanche était assez beau pour permettre le transport du fret et nous avions les moyens nécessaires pour le faire, pour la bonne raison qu'il n'y avait pas de convois de voyageurs en circulation ce jour-là.

Q. A ce propos, M. McGuigan, croyez-vous qu'il faudrait aux compagnies de chemins de fer, un plus fort matériel roulant pour se conformer aux exigences de ce bill?—R. Nous n'en avons pas eu assez, depuis les sept dernières années, pour faire face aux besoins du trafic, pendant six ou huit mois de l'année. Je crois que la saison d'hiver exigerait 25 pour 100 plus de matériel roulant, tandis que les pertes réelles seraient de 14 à 16 pour 100; cependant avec les retards et les inconvenients qui résulteraient de la suppression des convois, pendant 24 heures, il faudrait augmenter de 20 à 25 pour 100 notre outillage et notre matériel roulant, pour transporter tout le trafic que nous avons maintenant.

UNIVERSITAS S. PAUL
BIBLIOTHÈQUE – LIBRARY
733 MARL. OTTAWA

Par M. Miller:

Q. Vous avez parlé de deux ou trois exceptions à la règle permettant de faire circuler des trains de chemins de fer, le dimanche. Quelles sont ces exceptions, et sur quels chemins?—R. Je crois qu'il y en a deux ou trois. Oui, je crois que dans l'Etat de Georgie il n'y a aucune restriction, mais ce sont-là des gens arriérés, vous savez.

Q. Y en a-t-il d'autres?—R. Je n'ai entendu parler que de la Georgie, et cet Etat est dans le Sud.

Q. Est-ce que le Chicago and Northwestern a autant de trafic, le dimanche, que la compagnie du Grand-Tronc?—R. Je suis porté à croire, dans les circonstances actuelles d'après les informations que j'ai reçues que leur trafic est beaucoup plus considérable que le nôtre. Ils ont essayé, on me l'a dit, mais je ne saurais l'affirmer, qu'ils ont diminué dans une certaine mesure leur circulation le dimanche.

Q. Peut-être, cette question n'est-elle pas très pertinente, mais j'ai remarqué, que vous et M. McNicholl avez parlé de la nécessité de travailler, le dimanche, par suite de la concurrence que vous font les lignes américaines. Est-ce exact?—R. Absolument. Nous ne sommes pas en concurrence avec le Chiago and Northwestern.

Q. Non, je veux dire les lignes américaines qui passent au sud de la vôtre?—R. Oui, nous sommes en concurrence avec ces lignes.

Q. Et si ce n'était que cette concurrence, il ne vous serait pas nécessaires de travailler, le dimanche, comme vous le faites maintenant?—R. C'est possible, mais le trafic américain que nous avons nous y obligerait tout de même.

Q. Ce que je voulais savoir est ceci. L'Etat de New-York a des lois plus sévères sur l'observance du dimanche que celles que nous avons dans Ontario et j'ai été étonné d'apprendre que ce soit la concurrence des chemins de fer canadiens qui a forcé les lignes américaines à continuer leur trafic le dimanche?—R. Je ne le crois pas.

Par M. Fitzpatrick:

Q. La difficulté est que nous avons une année plus courte pour le commerce d'exportation ?—R. Oui, monsieur, je dois dire que cela représente une différence de quatre ou cinq mois.

Par M. Pringle :

Q. Vous avez parlé de l'Etat de Georgie. Est-ce que dans cet Etat, tous les trains réguliers de voyageurs et de poste sont en circulation ?—R. Je ne saurais répondre affirmativement. J'ai compris qu'il n'y avait de restrictions que pour les trains de marchandises.

Q. Les lois de la Georgie permettent de rendre à destination tous les trains le dimanche?—R. Oui.

Par M. Smith, Nanaïmo :

Q. Est-ce que les gages pour le travail du dimanche, sont plus élevés que ceux des autres jours?—R. Pas pour les employés des trains. Seulement, nos hommes reçoivent un supplément de moitié, quand nous sommes dans l'obligation de renouveler un pont ou de tout travail que nous ne pouvons remettre.

Par M. Macdonell :

Q. Quel repos donnez-vous à vos employés, le dimanche?—R. Tous nos règlements pourvoient à ce qu'on donne un repos de huit heures à tout employé qui le demandera.

Q. C'est là chose certaine?—R. Oui.

Par M. Ames:

Q. Mais il n'y a rien qui stipule qu'un employé aura droit à un jour de repos après six jours de travail?—R. Non, monsieur. Mais nous ne pouvons forcer un homme à travailler sur un convoi ou une locomotive, s'il déclare qu'il lui est physiquement impossible de faire son travail. Nous ne l'oserions pas.

M. C. W. SPENCER est appelé.

Par M. Casgrain:

Q. A quel chemin de fer, êtes-vous attaché maintenant?—R. A celui de MM. Mackenzie et Mann qui passe à l'est de Fort-William.

Q. Quelle position officielle y occupez-vous?—R. Gérant général.

Q. Avant d'être attaché au chemin de fer de MM. Mackenzie et Mann, où vous êtes maintenant employé, quelle position aviez-vous?—R. Surintendant général du transport sur le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Q. Vous avez entendu le témoignage donné ici par M. McNicholl?—R. Oui.

Q. Vous corroborez son témoignage?—R. Oui.

Q. Et celui de M. McGuigan aussi?—R. Certainement.

Q. J'aimerais à vous poser une question qui a aussi été posée à M. McGuigan; il s'agit de l'obligation où vous êtes de faire circuler les wagons vides. Voulez-vous expliquer cela au comité?—R. C'est très facile à expliquer. Il est indispensable de faire circuler les wagons vides, dans une direction opposée à celle que suivent ceux qui sont chargés, en assez grand nombre, pour transporter tout le fret que nous pourrions avoir plus tard. Cela revient à dire, que si vous expédiez vers l'est des wagons chargés le samedi, et que si vous ne les rendez pas le dimanche, à une gare divisionnaire, assez vite pour qu'ils puissent prendre un nouveau chargement, il vous sera impossible de faire face aux besoins du trafic. Ce trafic est sujet à des fluctuations, à certaines époques de l'année. Pendant quelques temps, il se dirige dans une direction et à une autre époque de l'année il ira dans une direction contraire.

Q. S'il était défendu de faire circuler les wagons vides le dimanche, qu'arriverait-il?—R. Il arriverait tout d'abord, que nous ne pourrions faire face aux besoins du public et que, d'un autre côté, les compagnies de chemins de fer subiraient de lourdes pertes et le chargement ultérieur des wagons se trouverait gêné.

M. TIFFIN est appelé.—Je voudrais corroborer ce qui a été dit. Seulement, j'aimerais à ajouter, pour ce qui regarde la circulation des wagons vides, que si nous ne les remettons pas en circulation, assez vite, nous paralysons nos élévateurs et le service de nos vaisseaux canadiens en même temps que nous faisons subir des retards aux navires océaniques, ce qui détournerait le grain au bénéfice des ports américains.

Par M. Casgrain:

Q. Veuillez donc dire au comité à quel chemin de fer, vous êtes maintenant attaché?—R. A la compagnie du Grand-Tronc, division nord.

Q. Quelle est votre position officielle?—R. Surintendant de la division nord. Il y a une autre chose sur laquelle je crois devoir attirer l'attention: c'est l'agglomération des wagons vides jusqu'au lundi matin. Il en résulterait, jusqu'à un certain point, des dommages pour les manufacturiers établis le long de la ligne et qui attendent ces marchandises, le lundi matin, pour mettre leurs fabriques en opération. Si les wagons sont retardés du samedi soir au lundi matin, ces manufacturiers ne pourront recevoir leurs marchandises avant le mardi matin, ce qui leur occasione la perte d'une journée du travail. Ce sont les deux seuls points sur lesquels je crois devoir insister.

Par M. Chrysler:

Q. Y a-t-il, dans votre division, beaucoup de ces établissements industriels le long de votre voie?—R. Quelques-unes, mais le plus grand trafic que nous ayons dans notre division, de Midland à Montréal et Portland, est celui du grain.

Par M. Pringle:

Q. Alors, vous croyez que si vous ne pouviez faire circuler des convois, le dimanche, il en résulterait de grands retards pour les élévateurs?—R. Sans aucun doute. Cela retarderait aussi les navires. Si ces navires océaniques doivent attendre le grain qu'ils ont à transporter, ils se dirigeront nécessairement vers les ports américains, où ils sont sûrs d'avoir une livraison prompte.

Q. Les navires des lacs aussi?—R. Les navires des lacs seront dans le même cas.

Q. Où sont les élévateurs dont vous voulez parler?—R. A Midland, nous avons, aujourd'hui, en opération, un élévateur d'une capacité d'un million de boisseaux, et il y en aura un autre de terminé en juillet; nous en avons un à Collingwood et un autre à Meaford, ce qui nous donne quatre élévateurs.

Q. Et l'élévateur à bateau?—R. Cet élévateur n'est pas dans notre division.

Par M. Miller:

Q. Et Depot-Harbour, est-ce dans votre division?—R. Non, monsieur.

M. W. B. TORRANCE est appelé.—Je représente le chemin de fer Canada-Southern, qui fait beaucoup d'affaires au Canada, et notre surintendant divisionnaire, M. Adams, est ici présent, ainsi que le chef du mouvement des trains. Le témoignage qu'ils sont prêts à donner a déjà, dans une grande partie, été entendu, et je ne veux pas en aucune façon y revenir. S'il y a quelques questions que le comité désire poser, le surintendant ou le chef du mouvement seront, tous deux, très heureux de donner des renseignements.

M. FITZPATRICK.—Je crois que la seule différence qu'il y a entre le Canada-Southern et les autres compagnies, c'est la concurrence plus directe que ces lignes ont à subir de la part des chemins de fer américains.

M. TORRANCE.—Oui, et nous n'avons qu'un point divisionnaire sur notre ligne, et il nous serait absolument impossible d'arrêter tous nos convois à cet endroit.

M. AMES.—Combien de convois pourraient s'accumuler, à Saint-Thomas, un jour donné, si cette loi était en vigueur?

M. H. ADAMS.—L'obligation où nous sommes de rendre tous les convois en transit au point terminal le plus rapproché amènerait l'agglomération de quinze à vingt convois à Saint-Thomas. Il y en aurait un si grand nombre que nous ne pourrions pas les rendre à la gare terminale.

Q. Il s'agit du trafic destiné à l'est et à l'ouest?—R. Le trafic de l'est et de l'ouest.

Par M. Macdonnell:

Q. Vos trains de marchandises passent la rivière à Détroit, et repassent une seconde fois à Fort-Erié ou Niagara-Falls?—R. C'est là le fret destiné à l'est.

Q. Quelle est la longueur de ce trajet?—R. Deux cent vingt milles, à peu près.

Q. En supposant que vous cessiez toute circulation, le dimanche, et que vos convois soient immobilisés pendant vingt-quatre heures, qu'arriverait-il?—R. Il en résulterait, comme je l'ai dit, que les convois en transit ne pourraient être amenés à la gare terminale. Nous serions dans l'obligation de nous servir de la voie principale pour garer nos convois, et l'accumulation de wagons dans la cour occasionnerait plus que les vingt-quatre heures de retard dont on a parlé antérieurement. Il s'en suivrait, naturellement, que tout notre espace disponible serait entièrement employé à la mise en garage de nos convois, et le trafic, pour les trois ou quatre jours suivants serait si accumulé qu'il y aurait, en réalité, au moins, quarante-huit heures de retard dans la circulation des wagons et des locomotives. Cela représenterait beaucoup plus que 14 pour 100 de diminution dans le nombre de wagons disponibles, et il faudrait plus que cette augmentation dans la force motrice pour mettre en opération la seule division que nous avons entre Détroit et Buffalo.

ANNEXE No 1

Q. Combien faut-il de temps pour faire ce trajet entre Détroit et Buffalo de la manière ordinaire?—R. Le trafic le plus important parcourt la division dans dix heures, plus ou moins, et le moins important prend vingt-quatre heures ou plus.

Q. Et si vous y ajoutez vingt-quatre heures, ce trafic en souffrirait beacoup ?—R. Oui, le retard serait plus considérable, vu que la circulation des convois est très lente. Le mouvement des convois nécessiterait l'usage de quatre à sept ou huit voies, et si ces dernières sont occupées par les convois en garage pendant vingt-quatre heures, il en résulterait toujours autant de retard dans la circulation des convois que quand il survient une tempête de neige.

Par M. Sinclair :

Q. Quand vous parlez de quinze convois par jour, retranchez-vous les convois de voyageurs et ceux qui transportent du bétail vivant, ou est-ce que cela représente tout le trafic du chemin?—R. En vingt-quatre heures nous expédions des endroits divisionnaires quelquefois soixante convois transportant toutes espèces de marchandises dans la saison active. J'ai dit quinze, parce que ce nombre représente le nombre de convois qui circulent actuellement entre les endroits divisionnaires à minuit, le samedi.

Par M. Ames :

Q. Combien de convois de marchandises pourraient arriver de l'est et de l'ouest, à votre point divisionnaire, Saint-Thomas, dans les vingt-quatre heures, le dimanche?—R. Les convois de marchandises seulement.

Q. Les convois de marchandises seulement?—R. Nous pourrions en avoir de vingt-cinq à trente, chargés de marchandises et de bétail.

Q. Venant des deux directions?—R. Vingt-cinq ou trente convois dans chaque direction.

Q. Quelle position occupez-vous ?—R. Surintendant divisionnaire, pour cette division du Canada Southern.

Par M. Miller :

Q. Votre chemin de fer fonctionne conjointement avec le New-York Central, n'est ce pas ?—R. Oui, monsieur.

Q. Le New-York Central n'a-t-il pas une autre ligne qui fonctionne conjointement avec la sienne, au sud du lac Erié ?—R. Le Lake Shore appartient à la même compagnie.

Q. Serait-il aussi facile de faire circuler des convois de marchandises au sud du lac, que de les mettre en circulation au Canada?—R. Oui.

Q. N'est-ce pas ce qu'on fera probablement?—R. Si nous voulons avoir tout le trafic, je présume qu'il sera nécessaire de faire cela.

Q. Les convois pourraient être détournés à quelqu'endroit à l'ouest de Détroit et dirigés au sud du lac, sans passer, au Canada, sur la voie du Canada Southern?—R. Oui.

M. J. R. MARLOWE est appelé.

Par M. Casgrain:

Q. Quelle est votre occupation?—R. Gérant de la division des transports de l'Association des Manufacturiers Canadiens.

Q. Quel effet aurait un retard de 24 heures sur les affaires d'un manufacturier qui fabrique pour le trafic de l'est à l'ouest?—R. Cela aurait un très sérieux effet, surtout à certaines époques de l'année. Pour citer un exemple, prenons un fabricant d'instruments agricoles ou de voitures, qui envoie ses produits dans les Territoires du Nord-Ouest. Les cultivateurs et ceux qui achètent ces machines et instruments veulent les avoir immédiatement pour s'en servir, quand ils en ont besoin, et le fabri-

cant qui veut faire face à la concurrence de ceux qui sont établis plus près de là, disons dans les Etats-Unis, doit se rendre à ces exigences le plus vite possible. Si, comme je le comprends bien, on a l'intention d'arrêter la circulation des convois de marchandises, pendant vingt-quatre heures, lorsque le besoin de ces marchandises est pressant, si l'acheteur les veut immédiatement, il en résulterait beaucoup de dommages, et les envois pourraient encore être retardés avant qu'on eût remédié à la congestion qui suivrait l'arrêt de la circulation pendant 24 heures. Il pourrait en résulter, qu'une consignation pourrait très bien être retardée de deux ou trois jours, et il est possible qu'alors il serait trop tard pour en disposer. La conséquence de tout cela c'est qu'on chercherait à expédier ses marchandises par une autre voie, probablement par les lignes américaines, qui ne sont pas astreintes à des restrictions semblables à celles que l'on veut insérer dans ce bill.

Q. Vous dites que vous pensez cela. N'en êtes-vous pas sûr?—R. C'est un fait généralement connu qu'il en serait ainsi, c'est-à-dire que le trafic irait aux lignes américaines.

Et le comité s'ajourne jusqu'à 3 heures.

MARDI, 24 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 3 heures.

Le PRÉSIDENT.—Y a-t-il ici quelque représentant des compagnies de messageries?

M. F. H. CHRYSLER, C.R.—Je comparais au nom des compagnies de messageries. Je désire appeler M. Stout, qui est le président et le gérant général de la Cie de messageries Dominion; mais, avant de l'interroger, je désire expliquer que notre manière d'interpréter le bill est que, d'après l'article 2, le travail des employés des compagnies de messageries est prohibé entre les heures de minuit le samedi soir et de minuit, le dimanche soir:

"Il ne sera permis à aucune personne, le jour du Seigneur, de vendre ou offrir en vente ou acheter aucune marchandises, biens meubles ou autres propriétés personnelles ou immobilières, ou de faire ou règler aucune affaire relative à son occupation ordinaire, ou de faire ou d'employer toute autre personne pour faire aucun travail, affaire ou travail se rapportant à cette occupation, ce jour-là."

Alors, d'après notre manière d'interpréter cet article, il en résulterait que le fourgon des messageries qui est attaché à un train de voyageurs devra être stoppé à minuit, le samedi soir, et rester immobile durant vingt-quatre heures. D'après cette interprétation de la loi, le témoignage de M. Stout sera entendu.

R. W. S. STOUT, appelé et interrogé.

Par M. Chrysler:

Q. M. Stout, veuillez-nous dire où la Cie de Messageries Dominion fait affaires?—R. Par tout le Canada, de Winnipeg à Vancouver, avec des lignes succursales intermédiaires se reliant à des points étrangers tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique.

Q. Avez-vous d'autres lignes de messageries ailleurs que sur le chemin de fer du Pacifique Canadien et les steamers de cette compagnie?—R. Oui, quelques autres lignes, quelques lignes courtes en Canada.

Q. Comment sont-elles exploitées?—R. Eh bien, nous exploitons quelques courtes lignes de chemin de fer, le Père Marquette dans l'ouest d'Ontario, le chemin de fer

Ontario Central, et nous exploitons aussi des lignes de diligence, puis quelques lignes de bateaux à vapeur.

Q. En dehors des steamers du Pacifique Canadien?—R. Oui.

Q. Où sont les lignes de diligence?—R. La plupart sont dans Ontario.

Q. Sont-ce, des lignes courtes reliées aux gares?—R. Des lignes courtes reliées au chemin de fer. Il a une ligne d'Ayr à Paris et Brantford. Il y en a quinze ou seize de ce genre, je crois.

Q. Quinze ou seize de ces lignes courtes sur lesquelles vos effets de messageries sont transportés par des diligences?—R. Oui.

Q. Combien de bureaux avez-vous en tout?—R. Mille soixante-trois, je crois, dans le moment:

Q. Est-ce que vos agents sont, dans nombre de cas, les agents du chemin de fer du Pacifique Canadien au même endroit?—R. Les agents du chemin de fer nous représentent à mille et trois endroits, je crois, sur un total de mille soixante-trois.

Q. Sur mille soixante-trois?—R. Oui.

Q. Alors à tous les endroits, moins soixante, l'agent du chemin de fer du Pacifique Canadien est l'agent de la compagnie de messageries?—R. Oui.

Q. Vos effets de messageries sont-ils, règle générale, transportés sur des trains à voyageurs?—R. Oui, presque invariablement.

Q. Et sur des bateaux à vapeur portant des passagers?—R. Oui.

Q. Quelle est la nature du service de messageries?—R. Il s'agit surtout du transport d'articles périssables, des marchandises de première valeur, de consignations d'urgence—rendues nécessaires par quelque accident aux machines, quand la question de temps prime toutes les autres.

Q. Et vous avez un fourgon ou une partie de fourgon sur presque tous les trains à voyageurs, je suppose?—R. Oui, sur tous les trains à voyageurs.

Q. Et un messager qui à soin du fourgon?—R. Oui.

Q. Toutes vos marchandises sont transportées sous la garde d'un agent de la compagnie?—R. Oui, du moment où elles arrivent jusqu'à ce qu'elles soient livrées au consignataire.

Q. Et le transport des articles de valeur, comment le faites-vous?—R. Ils sont confiés aux soins du messager et sont surtout mis dans des coffres-forts à l'épreuve des voleurs et dans un coffre-fort plus petit.

Q. Prenez-vous le coffre-fort d'un bureau de ville, comme Ottawa, et le portez-vous à la gare?—R. Si un messager quitte Ottawa, il emporte son coffre-fort du bureau local.

Q. Et quand il arrive à destination, que fait-il du coffre-fort?—R. Ce dernier est enlevé et porté au bureau de ville où nous pouvons lui donner meilleure protection.

Q. Est-ce que le montant des valeurs transportées sous votre garde est, en aucun temps, très élevé?—R. Très considérable. La moyenne des risques quotidiens est d'environ un demi-million de dollars.

Q. Quelle serait la conséquence, si un fourgon de messageries quittant Montréal sur la voie transcontinentale, le samedi, ne pouvait continuer sa route avec le train après minuit?—R. Il serait, je crois, exposé à un risque très grand.

Q. Que feriez-vous?—R. Les fourgons sont chauffés à la vapeur et nous pourrions avoir quelque difficulté à protéger les articles périssables contre la gelée en hiver, et il n'y aurait pas pour des articles de valeur la protection voulue. Nous n'aurions qu'un homme en fonctions; il ne pourrait probablement pas rester tout ce temps à son poste sans être relevé, et il serait très difficile de trouver un autre homme à l'endroit où nous nous trouverions arrêtés.

Q. Combien de trains transcontinentaux y a-t-il par jour?—R. Deux par jour.

Q. Combien de trains traversant le continent le dimanche doivent faire une partie de leur tâche le dimanche?—R. Je crois qu'il y en a une dizaine dans l'une et l'autre directions.

Q. Voulez-vous dire cinq dans les sept jours?—R. Environ cinq dans les sept jours.

Q. Chacun d'eux se trouverait quelque part sur la route le dimanche?—R. Oui.

Q. Avez-vous quelques cas où vous transportez des articles ou marchandises de messageries dans des wagons à marchandises en dehors des fourgons à messageries réguliers?—R. Non, pas dans les wagons à marchandises.

Q. Ou bien faisant partie d'un train de marchandises si vous voulez?—R. Les fourgons à messageries sont attachés aux trains à fruits quittant Vancouver.

Q. Voulez-vous, s'il vous plaît, expliquer cette partie de votre commerce?—R. Vu le grand nombre d'arrêts et la longueur du temps passé à chaque gare pour y charger ces wagons de fruits, ces wagons sont attachés au train à fruits qui quitte Vancouver le matin et ils sont conduits à une distance de 100 à 200 milles d'où ils sont détachés pour être ajoutés aux convois de voyageurs. Ils sont ordinairement destinés à la région des prairies.

Q. C'est à cause du nombre des arrêts que ces wagons ne peuvent être attachés aux trains à voyageurs?—R. Oui.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Ce sont des wagons de collection?—R. De collection, oui.

Par M. Chrysler:

Q. Mais plus tard, quand la collection a été faite, ces wagons sont attachés aux trains de voyageurs?—R. Ils sont distribués par un train de voyageurs.

Q. Et, allant vers l'ouest, sont-ils distribués par les trains de voyageurs? Laissez-vous les wagons de la même manière?—R. Non, les wagons vides sont envoyés directement au terminus et renvoyés.

Q. Alors il n'y a aucune difficulté sous ce rapport? Est-ce que cela arrive le dimanche?—R. Oui.

Q. Plus que les autres jours de la semaine?—R. Oui.

Q. Est-ce nécessaire ou bien pourrait-on retenir les fruits emballés le dimanche jusqu'au lundi?—R. Je ne le crois pas.

Q. Pourquoi?—R. Je crois qu'ils se gâteraient dans l'intervalle.

Q. A quelle sorte de fruits cela s'appliquerait-il?—R. Aux pêches, aux poires, aux prunes et à d'autres fruits tendres qu'on expédie par messageries.

Q. Et l'on en fait la cueillette tous les jours?—R. On en fait la cueillette tous les jours, et les fruits sont expédiés tous les jours. Quand les fruits sont cueillis et emballés le samedi, ils sont portés à la gare le même soir.

Q. Ils sont emballés et portés à la gare le samedi, puis votre fourgon de messageries passe le dimanche matin?—R. Oui.

M. FITZPATRICK.—Voulez-vous dire comment vous disposez de ces fruits quand ils arrivent à destination le dimanche matin?

Par M. Chrysler:

Q. Veuillez expliquer cela au ministre de la Justice. Si vous envoyez des trains de fruits vers l'est tous les jours de la semaine, l'un de ces trains arrivera à destination le dimanche. Comment en disposez-vous?—R. Je crois que la livraison a été faite jusqu'à ce jour. Les fruits de la Colombie-Britannique ont été transportés à l'est jusqu'à Calgary ou Medicine-Hat, en grandes quantités. On leur a trouvé un marché à divers endroits de l'Assiniboïa. Le commerce augmente rapidement, et je crois qu'avant longtemps l'on pourra aussi en envoyer au Manitoba.

Q. Ils ne sont pas encore venus à l'est jusqu'au Manitoba?—R. Pas encore à l'heure actuelle.

Q. Alors, quand les fruits à destination de Calgary ou de Medicine-Hat arrivent le dimanche, qu'en faites-vous?—R. Nous les déchargeons, et ils sont livrés aux consignataires.

Q. C'est du moins ce que vous croyez, peut être que vous n'en avez aucune connaissance personnelle?—R. C'est là ce que je comprends.

ANNEXE No 1

Q. Puis, avez-vous quelques cas semblables en ce qui concerne le district fruitier de Niagara?—R. Oui, les fruits emballés le samedi sont généralement expédiés au Manitoba ou dans les Provinces maritimes, vu qu'il n'y a pas de marché à proximité en ce qui concerne les parcours moins considérable.

Q. Où peut-on trouver un marché pour ces fruits?—R. Une partie peut en être vendue à Ottawa, aux endroits intermédiaires, et à Montréal.

Q. Et à Hamilton et Toronto, je suppose?—R. A Hamilton et à Toronto.

Q. Mais les fruits du samedi ne peuvent être vendus, le dimanche, dans les endroits environnants, et ils sont expédiés à l'est et à l'ouest, c'est là ce que vous dites?—R. On envoie des charges de wagon pour être distribuées dans le Manitoba et dans les provinces maritimes jusqu'à Halifax à l'est.

Q. Ces fruits sont en route le dimanche?—R. Oui.

Q. Quand arrivent-ils à destination?—R. Dans le Manitoba, ils arriveraient le lundi; ils arriveraient aussi le lundi à Halifax.

Q. A quelle heure recevez-vous ces fruits de la cueillette du samedi et où sont-ils livrés?—R. Ils viennent du district de Niagara, surtout de l'est de Hamilton, et d'une partie du district du lac Erié, au sud de Chatham, de Chatham à London.

Q. Oui?—R. Les fruits du district du lac Erié nous sont livrés vers le midi. Nous recevons ceux du district de Niagara vers les cinq heures.

Q. De l'après-midi?—R. L'après-midi.

Q. Et comment voyagent-ils sur les trains de voyageurs?—R. Ils sont transportés sur la ligne électrique jusqu'à Hamilton, où ils arrivent au T.H. & B. Une partie en est aussi transportée en bateau sur le lac jusqu'à Toronto et part vers l'est par le train qui quitte cette ville à dix heures du soir.

Q. Alors, est-ce que vous ne recevez pas de fruits du district de Niagara le dimanche?—R. Non.

Q. Mais, comme vous l'avez dit, vous en recevez dans la Colombie-Britannique?—Oui.

Q. Alors, de quelle sorte de wagons vous servez-vous pour le transport des fruits?—R. Nous nous servons d'un wagon spécialement construit et pourvu d'un capuchon ou soufflet, qui chasse les gaz délétères.

Q. Est-ce un wagon à glace?—R. Non, on ne compte que sur l'air frais.

Q. L'air frais?—R. Et le courant d'air frais dépend entièrement du mouvement du train.

Q. Quel serait le résultat, si vous deviez arrêter une charge de fruits à minuit, allant à l'est de Toronto, qui auraient quitté Toronto sur l'exprès de dix heures, le samedi soir? A quelle distance serait-elle rendue quand vous devriez l'arrêter?—R. Elle se rendrait à environ quarante milles de la ville de Toronto, à Myrtle, je crois.

Q. Disons Myrtle. Et si vous deviez y laisser votre wagons à messageries le samedi soir, quand pourriez-vous le faire continuer sa route?—R. Il ne pourrait pas être repris avant lundi midi.

Q. Vous dites qu'il devra y rester jusqu'à lundi midi. Quel en serait l'effet sur le contenu du wagon?—R. Je crois que ce serait à peu près le même que de le laisser dans une boîte chauffée dans un pays chaud. Les soufflets n'ont un effet visible que lorsque le wagon est en mouvement. Le soufflet a la forme d'un tuyau de steamer. L'air est chassé à travers et force les gaz délétères des fruits et en dehors des wagons par une autre ouverture.

Q. Est-ce que cette difficulté ne serait pas surmontée si vous aviez un wagon à glace?—R. Bien, l'on se sert de wagon à glace pour les fruits, mais d'après notre expérience, surtout pour les fruits d'Ontario, à leur arrivée à destination, disons à Winnipeg, le lundi, la chaleur du jour décolore les fruits et nuit à leur vente. C'est le système de soufflets qu'on a trouvé le plus acceptable.

Q. Vous avez mis de côté les wagons à glace et vous vous servez du système à soufflets pour le transport des fruits?—R. Oui.

Q. Et le système à soufflets dépend entièrement du mouvement des wagons ?—R. Oui.

Q. Quelle est votre coutume en ce qui concerne l'ouverture de vos bureaux le dimanche?—R. Ils sont généralement fermés.

Q. Il y a deux classes de bureaux. Aux gares de chemins de fer où l'agent de la compagnie et celui des messageries sont le même, je suppose que ce bureau est ouvert le dimanche, l'est-il?—R. Il n'est pas ouvert dans le sens ordinaire du mot. Je crois que si un paquet est apporté à l'agent, celui-ci l'acceptera probablement.

Q. Eh bien, en ce qui concerne des villes comme Ottawa, Montréal et Toronto? —R. Ils sont fermés, excepté en tant qu'il est necessaire d'y avoir un homme pour la protection des marchandises et articles de valeur.

Q. Vous y tenez quelqu'un qui sert de gardien?—R. Nous tenons toujours quelqu'un en fonction.

Q. Il ne fait pas d'affaires?—R. Le bureau est fermé, excepté que par entente spéciale ou accepte quelques consignations, des fleurs coupées et quelques autres menus articles périssables seraient reçus ou collectés pour rendre service.

Q. Collectés des habitations ou des serres-chaudes?—R. Oui.

Q. A l'autre bout de la ligne où se font les livraisons, que faites-vous quand l'agent des messageries arrive le dimanche?—R. Les effets sont reçus et déposés dans le bureau jusqu'au lundi matin, excepté les envois de poisson ou quelques envois de fleurs coupées qui se gâteraient avant le lundi matin; alors il faut les livrer tout de suite.

Q. Vous livrez ce qu'il semble nécessaire de livrer?—R. Oui.

Q. Mais ce n'est pas la règle établie? Et quant aux fruits ou autres articles périssables, à part les fleurs, qu'en faites-vous s'ils arrivent le dimanche? Les enlevez-vous des wagons? —R. Ordinairement on les garde dans le bureau, excepté si l'état des fruits exige que l'on prenne d'autres mesures.

Q. Est-ce que l'agent des messageries porte le coffre-fort au bureau?—R. Le coffre-fort est apporté au bureau quand nous n'avons pas les facilités voulues pour le protéger à la gare.

Q. Alors est-ce que votre commerce pourrait être efficacement ou convenablement fait si nous n'aviez pas la liberté de faire les choses que vous avez mentionnées?—R. Je ne le crois pas.

Q. Avez-vous des cas spéciaux en rapport avec l'arrivage des navires à l'un ou l'autre bout?—R. Oui, les steamers arrivent à Vancouver et à Halifax le dimanche et ces cargaisons sont envoyées.

Q. C'est-à-dire que les effets de messageries à vous consignés et qui sont sur ces navires sont déchargés et mis dans votre fourgon des messageries?—R. Oui.

Q. Et ils partent avec le train de voyageurs, je suppose, qui prend des passagers arrivés à bord de ce bateau?—R. Oui.

Q. La même condition existe-t-elle sur le lac Supérieur, à Owen-Sound et à Port-Arthur?—R. Pas de ce temps-ci.

Q. Pas maintenant?—R. Pas dans le moment. Nous ne nous servons pas des steamers des lacs, des steamers entre Owen-Sound et Port-Arthur.

Q. Vous en êtes-vous jamais servis?—R. Il y a quelques années.

Q. Les articles de messageries font le tour par chemin de fer?—R. Oui.

Q. C'est parcequ'ils se rendent plus vite à destination, je suppose?—R. Oui.

Q. M. McNicoll a parlé du commerce du poisson, voulez-vous nous dire comment cette partie du commerce est faite? Se fait-elle par messageries?—R. Oui. Il y a une forte quantité de poisson transportée de la côte du Pacifique pour être destribuée en petits lots par tout le Canada—elle est transportée dans des véritables fourgons de messageries—et une grande quantité est expédiée à pleins wagons à New-York et dans la Nouvelle Angleterre. L'arrivée de ces navires dépend tout à fait de l'endroit et du temps où ils prennent leur cargaison. Ils apportent de quatre à six charges de wagons chacun.

ANNEXE No 1

Q. Et combien de ces navires arrivent par semaine durant la saison?—R. Eh bien, cela dépend des conditions de la température, mais il y a trois navires et ils font généralement le voyage en quatre ou cinq jours. Je crois que nous avons eu jusqu'à deux et quelques fois trois navires à la fois, à Vancouver.

Q. Il peut y en avoir trois à la fois?—R. C'est possible, mais cela n'arrive pas souvent.

Q. Mais ce ne serait rien d'extraordinaire d'en voir entrer trois durant la même semaine?—R. Oui. Ordinairement, s'il fait beau, ils font un voyage par semaine.

Q. Et vous expédiez environ quatre charges de wagons?—R. Nous ne pouvons envoyer que deux charges de wagon sur un train, c'est la limite de leur capacité.

M. FITZPATRICK.—C'est un charmant contraste—une troupe d'opéra et une pièce de machine, n'est-ce pas?

M. KING.—Votre argument, va sans dire, s'applique entièrement en faveur de la machine.

Q. Par deux trains allant vers l'est chaque jour, vous pouvez envoyer quatre charges de wagons, deux par chaque train?—R. Bien, l'Impérial Limité, n'a pas toujours consenti à transporter du poisson. Il ne lui est pas toujours possible de transporter le poisson. Sur un train on nous permet d'avoir deux wagons de poisson, et si l'Impérial Limité peut prendre des wagons additionnels, il en prend.

Q. Vous avez d'autres articles de messageries, je suppose, dans vos fourgons?—R.—Outre le wagon régulier?

Q. Pourriez-vous assurer le service de ce commerce si ces wagons devaient être arrêtés en route?—R. Non, je ne le crois pas. Je crois qu'il serait dirigé vers les ports des Etats-Unis et accaparé par des lignes américaines.

Q. Est-ce que leurs lignes qui font ce service pourraient rivaliser pour ce même commerce?—R. Oui, il y a actuellement des bateaux de pêche qui passent régulièrement dans les ports américains ainsi qu'à Tacoma et à Seattle.

Q. Et la destination du poisson est la Nouvelle-Angleterre?—R. New-York et Boston.

Q. Je crois que cela est à peu près tout, M. Stout. Aimeriez-vous à ajouter quelque chose. Transportez-vous de l'argent non monnayé et de l'or?—R. Oui, des quantités très considérables.

Q. Quel est le montant maximum, quel est le montant moyen?—R. Sur un train?

Q. Oui.—R. Eh bien, la plus forte consignation d'un seul coup que je me rappelle avoir eue, était d'un million et demi. Nous avons probablement eu un plus grand risque que cela sur un seul train, mais c'est là une consignation que je me rappelle. Cela a eu lieu il y a quelques années. Le plus faible risque pour cet article a été celui où le train a été arrêté par des voleurs. C'est le seul cas de ce genre qui se soit produit chez nous. Dans le cas en question, le montant était de moins de $7,000.

Q. Et vous vous considérez heureux d'en avoir été quitte pour une perte aussi faible?—R. Excessivement chanceux.

Q. C'est le cas où le train a été forcément détenu et le fourgon de messageries volé à une trentaine de milles à l'est de Vancouver, n'est-ce pas?—R. Oui. C'est le seul cas de vol à main armée que nous ayons eu dans l'espace de vingt-trois ans au Canada.

Q. Dans le cas d'une perte de ce genre, vous êtes responsables, je supopse?—R. Oui.

Q. Mais vous assurez contre des pertes de ce genre?—R. Oui.

Q. Serait-il praticable alors, n'y eut-il pas d'autres raisons à l'encontre, de laisser un ou deux wagons de messageries le samedi soir et de de les reprendre sur les trains du lundi?—R. A part l'incommodité que causerait le délai au public, il en résulterait un encombrement pour le chemin de fer, parce que vous auriez deux fois autant de wagons sur le train suivant.

Q. Le train qui suivrait, le lundi, aurait aussi son complément de wagons de messageries?—R. Oui.

Q. Y a-t-il difficulté à traîner plus qu'un nombre limité de wagons?—R. Oui, cela est limité par la force de la locomotive.

Q. Elles ne peuvent tirer qu'un certain nombre de wagons, après cela elles commencent à perdre du temps?—R. Oui.

Q. Et cela est déterminé par la force de la locomotive et par la rampe?—R. Oui.

Q. Y a-t-il des endroits où il serait très dangereux d'avoir vos fourgons de messagerie sur une voie d'évitement?—R. Je crois que cela serait extrêmement dangereux partout excepté aux bureaux principaux où nous avons d'amples facilités de protection.

Q. Partout excepté aux bureaux principaux?—R. Oui.

Q. Partout excepté dans les grandes villes où vous pouvez avoir la protection de la police?—R. Oui.

Par M. Pringle:

Q. En transportant de l'or, supposant que vous quittiez Vancouver le lundi, où vous trouveriez-vous à stopper le samedi soir?—R. Vous voulez dire, en partant le samedi?

Q. En partant le lundi ou en partant le mercredi?—R. En partant le mercredi, nous serions à Port-Arthur probablement sur la rive nord du lac Supérieur.

Q. Près de Missinabie?—R. Oui, je crois qu'on y serait, probablement.

Q. En transportant cet or, vous devez toujours, naturellement, avoir une garde spéciale, n'est-ce pas?—R. Nous avons un homme de garde, il est armé.

Q. Vous considérez qu'il y aurait un grand risque, si vous deviez stopper le long de la ligne, le samedi soir, dans des endroits isolés?—R. Il serait très difficile d'obtenir la protection nécessaire, soit en hommes, soit en nous procurant un endroit convenable pour mettre cet or ou d'autres articles.

Par M. Chrysler:

Q. Il y a un point que vous n'avez pas mentionné, et c'est le fait d'arrêter un wagon en hiver. Nous avons toujours parlé jusqu'ici de la protection contre la chaleur, que dites-vous de la protection contre le froid? Pourriez-vous faire arrêter un wagon dans de telles circonstances sans que les marchandises gèlent?—R. Une charge de wagons d'articles de messagerie—laissant de côté les fruits et le poisson—lorsqu'elle est expédiée en charges de wagons, est composée d'articles divers. D'aucuns doivent être protégés contre la chaleur, et d'autres doivent l'être contre le froid. Ces wagons devront être mis sur une voie d'évitement à quelque petit centre sur la rive nord du lac Supérieur, où il n'y a pas de place dans les gares pour les marchandises, en suposant qu'on pourrait les décharger, et il n'y a aucun moyen de chauffer convenablement les wagons, s'ils restent sur la voie de garage.

Q. Et y aurait-il une grande quantité des marchandises que vous transportez qui souffriraient du froid?—R. Nous transportons de grandes quantités de fleurs coupées de certains endroits d'Ontario dans le Manitoba, et aussi loin que Calgary, dans l'Ouest. Il faut qu'elles soient conservées à une température uniforme; le poisson et les huîtres doivent aussi être gardés à une température égale.

Le PRÉSIDENT.—A moins que quelque autre personne désire se faire entendre au sujet des compagnies de messageries, je présume que nous accepterons le témoignage de M. Stout comme couvrant toute la question. Nous allons maintenant entendre les représentants des intérêts de transport maritime.

M. FRANCIS KING s'adresse au comité dans les termes suivants:—

La *Dominion Marine Association* et la *Shipping Federation*, représentée par M. Meredith, de Montréal—nous sommes tous deux réellement d'accord sur tout ce qui

sera dit aujourd'hui, parce que nous représentons ensemble les intérêts de transport de la navigation de la tête du lac jusqu'aux rives de l'Atlantique. Je ne me suis pas proposé, ni M. Meredith non plus, de produire des témoignages, excepté s'il est nécessaire de corroborer ce que nous disons en premier lieu. Il y a ici, aujourd'hui, M. Cuttle, président de la compagnie de Transport maritime, qui pourra parler au nom du commerce des grands lacs, et M. Smith, de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, qui pourrait parler au sujet du transport des voyageurs et du fret, et M. Murphy et autres, pour la compagnie de Transport Ottawa, qui fait le service sur quelques-unes des petites rivières à l'intérieur. Si cela est nécessaire, on pourra les appeler pour corroborer tout ce que je pourrai dire. Mais, avec votre permission, j'aimerais à exposer aussi brièvement et succintement que possible notre opinion sur cette question, comment l'acte nous affectera, et comment nous venons proposer des amendements que nous croyons devoir être faits. En premier lieu, nous ne parlons pas dans l'intérêt d'une classe particulière. Nous ne parlons pas exclusivement pour l'avantage des intérêts de transport. Il n'y a probablement rien qui touche tout individu en Canada de plus près que la question de transport, et quand nous parlons et argumentons contre certains articles du bill, nous plaidons pour ce que nous considérons être les véritables intérêts au point de vue public, aussi bien qu'à notre propre point de vue immédiat. Et nous plaçant sur ce terrain, nous sommes d'accord avec les compagnies de chemins de fer, qui sont intéressées, elles aussi, à la prospérité du commerce et des affaires en ce pays. Nous devons approuver ce qui a été dit, ce matin, au nom des chemins de fer et dire que ces témoignages servent à soutenir tout ce que nous pouvons réclamer. Les deux intérêts sont si intimement liés, entrelacés et unis ensemble, que tout ce qui affecte l'un affecte aussi l'autre. Je ne crois pas que je pourrais choisir d'exemple plus précis de cela que l'insuffisance de wagons, que l'on a constatée à la dernière saison dans les ports de la baie Georgienne. En cette occasion, nous avons vu des navires, arrivant de Fort-William chargés de grain, forcés de rester quatre ou cinq jours aux quais de Depot-Harbour, tout simplement parce que les élévateurs ne pouvaient décharger leurs cargaisons, vu qu'il n'y avait pas de wagons pour les recevoir. Et si les wagons ne peuvent pas être fournis, un retard d'une journée aura pour résultats l'encombrement et la désorganisation. Tout ce qui a été dit jusqu'ici semble indiquer plus clairement la difficulté qu'il y a à vouloir faire des distinctions entres les différentes classes de transport, et nous nous proposons de demander dès le début un amendement qui évitera cette nécessité. Dans le mémoire que nous vous présentons, nous demandons le même transport libre et ininterrompu pour les marchandises que pour les voyageurs. Nous proposons certains amendements qui couvriront ce point, par l'addition d'un mot ou deux, ne changeant autrement le bill. Nous aimerions que le comité comprit de suite que le but de ces amendments est de surmonter les difficultés qui se présentent et d'assurer le même transport pour les marchandises que pour les voyageurs. Nous proposons de substituer au paragraphe (*e*) de l'article concernant les exemptions, le paragraphe suivant: "Le transport des voyageurs, marchandises, messageries, ou malles de Sa Majesté, le service de tout navire ou chemin de fer, ou l'accomplissement de tout travail s'y rapportant." Nous soumettrons la proposition de biffer les paragraphes (*g*) et (*h*), car dans le cas où cet amendement serait adopté, ils deviendraient inutiles. Puis, afin que la route du transport à parcours total ne soit pas obstruée, nous demanderions l'amendement suivant pour remplacer le paragraphe (*g*): "Le service des canaux du Dominion, tel que lors de l'adoption du présent acte ou tel qu'il pourra être déterminé de temps à autre, par le Gouverneur général en conseil." Nous suggérions, en outre, respectueusement l'insertion du mot "urgence" avant le mot "nécessité", au commencement de l'article 4. Il y a des travaux relatifs au transport qu'il faut faire, comme dans le service de sauvetage, et que ne couvriraient pas les mots "nécesisté" ou "merci". Ce sont là les amendements que nous proposons, et nous invoquons les raisons que l'on trouvera, je crois, justes et raisonnables et n'ayant

guère besoin de témoignages pour les étayer. En premier lieu, nous parlons dans l'intérêt général, aussi bien que dans le nôtre. En second lieu, nous ne comprenons pas très bien—et c'est là une des raisons pour lesquelles nous faisons la recommandation—quels sont les véritables intérêts qui appuient le bill. Nous croyons que ces intérêts, quels qu'ils soient, justifieraient et demanderaient tout aussi bien le transport ininterrompu des marchandises que le transport ininterrompu des voyageurs et des malles. Nous croyons que les intérêts sont les mêmes, nous croyons que la distinction n'est pas logique et qu'elle ne répond à aucun besoin public. Il y a relativement à la législation suggérée des inconséquences qui sautent aux yeux. Par exemple, que les membres d'une troupe d'opéra puissent aller, comme ils l'ont fait de dimanche en dimanche, à titre de voyageurs de premier classe, de Montréal à Toronto ou de Toronto à Montréal, afin de pouvoir être rendus à temps pour jouer dans la salle d'opéra de l'une ou de l'autre ville, tandis qu'une pièce très importante de machine requise pour réparer les dégâts d'un accident à une station de pompe, à un endroit quelconque, devra être, retenue parce que cela violerait les dispositions prohibitives du bill. On pourrait élaborer les distinctions dans un nombre infini de cas, mais celle-ci me paraît dans le moment bien propre à soutenir notre prétention qu'il est très difficile d'exempter les voyageurs et de prohiber les marchandises.

M. FITZPATRICK.—Cela dépend quelquefois des conditions.

M. MACDONELL.—Une troupe d'opéra peut être forcée à laisser ses décors de théâtre en arrière et voyager elle-même.

M. FITZPATRICK.—Je crois que l'on pourrait examiner des côtés plus sérieux de cette question.

M. KING.—Avec votre permission alors, je vous ferai remarquer que la suggestion de faire une distinction entre le fret et les voyageurs devient impossible dans le cas de navires portant en même temps du fret et des voyageurs. En vertu du paragraphe (*e*) le transport des voyageurs doit être permis. En vertu du paragraphe (*h*), à part quelques exceptions, le transport du fret doit être défendu. Il y a un très grand nombre de navires qui transportent à la fois des voyageurs et du fret. et nous nous trouvons aussitôt en présence de cette difficulté que nous, intéressés dans le transport, ne pouvons réellement savoir quels droits nous avons. Prenez le cas d'un navire arrivant dans un port et ayant du fret à décharger. Prenez un navire arrivant à Québec et ayant du fret à laisser à Québec avant de continuer jusqu'à Montréal avec ses passagers. D'après le paragraphe (*h*) le navire devrait rester à Québec parce qu'il contient du fret et il ne pourrait pas continuer à son prochain port d'arrêt après minuit le samedi et ses passagers devront rester à bord ou prendre le train. Il me semble qu'il y a là une difficulté et que l'effort tenté pour la surmonter ne fera que l'augmenter. Si le transport des voyageurs doit être la première condition requise, alors le transport même des passagers à bord de ce bateau devrait permettre d'emporter le fret avec eux. Si, d'un autre côté, le fait qu'il y a là du fret doit arrêter ce navire, alors cela causera une grande injustice aux passagers et la difficulté est évidente. C'est une difficulté réelle et c'est là une des raisons pour lesquelles nous suggérons que les deux soient exécutés et qu'on ne permette pas à l'un de continuer sa route tout en empêchant l'autre. Ce matin, nous avons entendu les déclarations des fonctionnaires de chemins de fer au sujet de la circulation des trains, et de la difficulté de distinguer suffisamment entre les articles périssables et ceux qui ne le sont pas, les animaux sur pied et les autres marchandises. Le paragraphe (*g*) semble avoir été préparé sous l'impression que les animaux sur pied et les articles périssables pourraient être, ou peut-être étaient ordinairement, transportés exclusivement sur des trains séparés. Mais on a clairement démontré que tel n'est pas le cas et nous voyons l'injustice qu'il y a de détenir certains wagons chargés parce qu'il n'y en a pas assez pour former un train d'articles périssables ou d'annimaux sur pied ou bien, d'un autre côté de tenter de pousser de l'avant ces deux ou trois wagons afin qu'ils puissent être disponibles à un autre endroit. Mais ce qui est peut être le principal argument que nous voulons faire en ce qui concerne les chemins de fer, c'est que notre pays réclame le droit d'expédier ses

marchandises afin de pouvoir rivaliser avec ses concurrents de la république voisine. La route qui conduit, de l'intérieur, au littoral par des navires canadiens et des chemins de fer canadiens, souffre du désavantage des taux d'assurance plus élevés sur le Saint-Laurent, taux qui, à certaines saisons de l'année, dépassent de 50 pour 100 ceux qui sont imposés sur les consignations *via* Portland et New-York. En tout temps, ils sont toujours un peu plus élevés. Nous avons encore plusieurs autres désavantages. Nous avons seulement sept mois de navigation contre douze mois dans la république voisine, et voilà maintenant que l'on veut nous rejeter d'avantage en arrière en nous privant d'un jour sur sept pour le transport du fret. Cela produirait un état de choses tellement sérieux que nous nous trouverions dans l'impossibilité presque complète de soutenir la concurrence. Maintenant, cette question a déjà été, je le sais, prise en considération par le gouvernement. Il n'y a pas si longtemps que les écluses du canal du Saut-Sainte-Marie ont été ouvertes toute la journée du dimanche, afin de soutenir la concurrence que nos voisins faisaient aux écluses du Canada. Il y a plus, les écluses du Welland et du Saint-Laurent ont été ouvertes, non pas toute la journée du dimanche, mais durant certaines heures afin de permettre un trafic d'avancer. C'est là tout ce que nous demandons, notre désire est que l'on nous permettre de transporter les marchandises jusqu'à l'océan. A certaines saisons de l'année, les canaux sont constamment ouverts en octobre et en novembre. Maintenant, le gouvernement nous a donné cette latitude pour nous permettre d'entrer en compétition avec nos rivaux du Sud. Mais ce bill fermerait complètement les canaux de minuit le samedi jusqu'au dimanche à minuit, ce qui serait une question des plus sérieuses. Puis, en 1903, dans le but même de favoriser, de protéger et d'encourager le commerce canadien depuis l'intérieur du pays jusqu'à l'océan, le gouvernement a enlevé les péages de canaux et a rendu tous ceux du Dominion auss libres que la mer. La principale raison qui a motivé cette mesure, c'est la preuve soumise au ministre des chemins de fer et canaux d'abors dans le but de démontrer qu'en enlevant les péages, le léger désavantage subi alors par la route canadienne serait changé en un avantage en sa faveur d'une fraction d'un cent. On a considéré cela suffisant pour justifier l'abolition des péages. Le bill actuel imposerait par ses restrictions un désavantage à la route canadienne, qui serait en opposition directe à la politique alors adoptée et suivie depuis et il pourrait nuire si sérieusement à la route canadienne qu'il détruisait les avantages jusqu'ici obtenus. J'ai parlé des canaux et de la compétition dans le pays au sud du nôtre. Le bill défend de plus absolument l'emploi de labeur le dimanche. M. Chrysler a déjà parlé une ou deux fois de cela. Tout de même les corporations, les compagnies de chemins de fer et les propriétaires de navires doivent prendre soin de leurs équipes de chemins de fer et de leurs équipages de navires à quelque port ou endroit qu'ils se trouvent—quand même ce serait le premier point divisionnaire du chemin de fer ou le premier port d'escale du navire—lorsque survient le dimanche. La compagnie de chemin de fer ou corporation doit avoir soin de ses employés, mais elle ne reçoit aucune compensation pour les dépenses de ce jour-là. Ils leur faut aussi prendre soin de leurs trains et de leurs bateaux, mais ils n'en retirent aucune compensation quelconque. Comme vous devez le savoir, l'oisiveté forcée d'un équipage de navire ou d'une équipe de train dans un port ou endroit éloignés de leur domicile produira presque certainement de mauvais résultats. De fait, l'argument que nous avons mis de l'avant se résume à ceci: à part la question de la compétition, tout le système de transport est d'un mécanisme si difficile, si délicatement ajusté, il exige une opération si continue, qu'enlever un jour sur sept causera une désorganisation ou un encombrement presque fatal au bon fonctionnement du système de transport. On pourrait ajouter qu'il y a des taux supplémentaires pour les navires ou trains, ou pour leur service le dimanche, et que cela sera presque une garantie suffisante contre tout travail inutile le dimanche.

M. FITZPATRICK.—Qu'entendez-vous par cette dernière observation?

M. KING.—M. Meredith est plus au courant des travaux des navires au port de Montréal, je comprends qu'on paie au moins double prix à Montréal.

Par M. Fitzpatrick :

Q. Pas à l'équipage—R. Pas à l'équipage régulier, mais à un nombre immense d'ouvriers dont on peut avoir besoin pour aider aux travaux du navire aux quais—charger et décharger. Le bill aurait un effet prohibitif.

Par M. Sinclair:

Q. Faut-il qu'il ait un effet prohibitif maintenant?—R. Je crois que c'est là probablement une des raisons les plus importantes pour lesquelles, comme il a été dit, il n'y a pas le dimanche plus de travail fait qu'il n'est absolument nécessaire pour le service de la voie ferrée ou du navire.

Q. Votre prétention est que le voiturier devrait être libre et exempt de tout règlement du dimanche? C'est là ce que vous prétendez, n'est-ce pas?—R. C'est ce à quoi cela se réduit.

Q. Vous permettriez à tout navire de passage de charger et de décharger sa cargaison le dimanche tout comme il le ferait le lundi ou tout autre jour?—R. Si nous pouvions découvrir une méthode quelconque pour limiter ce travail afin de protéger tout simplement les intérêts du transport et laisser les choses exactement où elles en sont aujourd'hui, cela serait parfaitement satisfaisant pour les intérêts du transport. Ce que l'on désire éviter, c'est la prohibition complète.

Q. Votre opinion va jusqu'au point d'effacer complètement le bill, je suppose?—R. Non, pas du tout. Nous disons, monsieur....

Par M. Miller:

Q. Que voulez-vous dire en tant qu'il s'agit des intérêts du transport ?—R. Tout simplement en tant qu'il s'agit des intérêts du transport.

Par M. Pringle:

Q. En dehors des intérêts manufacturiers?—R. Le manufacturier est dans une position différente. Il peut organiser ses équipes pour la nuit ou pour le jour. Pour nous, la suspension des opérations cause une congestion et une désorganisation telles qu'elles compromettent le succès des opérations.

Par M. Miller:

Q. Avez-vous pu imaginer quelque plan qui pourrait s'adopter raisonnablement au travail du dimanche en ce qui concerne le transport et obvier au travail qui se fait actuellement?—R. Nous avons rencontré de grandes difficultés. Nous avons beaucoup travaillé pour trouver un amendement qui sauvegarderait suffisamment les intérêts du transport et qui empêcherait la profanation du dimanche, ce que tout le monde est également désireux d'empêcher.

Q. N'avez-vous aucune recommandation à faire?—R. Nous n'y avons pas encore réussi. Nous n'avons songé qu'à mettre le fret sur le même pied que les passagers.

Par M. Macdonald:

Q. Sur quelle base les hommes ont-ils été engagés pour le transport à l'intérieur? Sont-ils engagés pour la saison?—R. Les capitaines sont engagés pour toute la saison, à tant par année, mais les hommes sont payés au mois.

Q. Signent-ils un contrat?—R. Le capitaine seulement.

Q. Le capitaine est le seul?—R. Oui.

Q. Les autres sont engagés au mois?—R. Nous les engageons parfois à Montréal pour les envoyer à Fort-William et nous les perdons parfois à notre retour à Montréal.

Par M. Pringle:

Q. Parlant des canaux, est-ce que la fermeture des canaux durant une partie du dimanche a donné satisfaction aux intérêts de transport?—R. Elle ne nous a pas laissés libres quant au sud, mais cela nous a mis dans cette position-ci que nous n'avons

pas de plainte à faire ni aucun désir d'en faire. L'amendement que nous proposons est simplement à l'effet d'être laissés dans notre position actuelle.

Q. Je comprends que les canaux sont fermés, depuis le commencement du printemps jusqu'en octobre, de six heures du matin jusqu'à neuf heures du soir?—R. A l'exception du canal du Saut.

Q. Tous sont ouverts le dimanche afin de laisser passer le grain?—R. Oui.

Q. Et vous trouvez cela satisfaisant?—R. Parfaitement satisfaisant. La question a été discutée deux fois par la *Marine Association.*

M. PRINGLE.—Naturellement, si ce bill devient loi, les canaux ne pourront plus être ouverts jusqu'à six heures le dimanche matin et ils ne pourraient pas être rouverts à neuf le soir.

M. FITZPATRICK.—Ni en aucun temps.

M. PRINGLE.—Le dimanche.

Par M. Macdonald:

Q. Sans doute qu'à l'automne quand il descend une grande quantité de grain par le Saint-Laurent, il faut ouvrir les canaux le dimanche pour laisser passer le grain?—R. Sans aucun doute, et la moindre petite affaire le ferait partir de Fort-William ou de Parry-Sound pour Buffalo.

Le PRÉSIDENT.—Voulez-vous nous donner ces amendements? Est-ce là tout ce que vous désirez dire?

M. KING.—Excepté si vous désiriez m'entendre au sujet de quelques-unes des corporations que je représente.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez probablement dit tout ce qu'elles auraient à dire.

M. KING.—J'aimerais que M. Meredith parlât au nom de la *Shipping Federation.*

M. F. MEREDITH, de Montréal, est alors appelé et dit: "J'ai très peu de mots à ajouter à ce que M. King a dit. Le fait est que——

Le PRÉSIDENT.—Représentez-vous plutôt la marine océanique que la marine intérieure?

M. MEREDITH.—Oui, à Montréal, je représente la "Shipping Federation of Canada", qui représente un tonnage d'environ 443,000. Cela comprend tous les navires allant de Montréal à la mer, y compris tous ceux du golfe et les cabotiers. Les navires faisant partie de cette fédération font escale, en hiver, à Halifax, Sydney et Saint-Jean; en été, ils remontent le Saint-Laurent jusqu'à Québec ou Montréal, selon le cas. Je puis dire qu'étant Canadien, l'argument qui me touche le plus et qui devrait nous toucher tous nous autres, Canadiens, c'est celui-ci: En matière de navigation, nous sommes en compétition avec les américains—il n'y a pas moyen de sortir de là. Nous devons aussi nous rappeler que nous n'avons que sept mois de l'année pour naviguer sur le Saint-Laurent, tandis que les américains ont douze mois à Portland, Boston et New-York. De plus leurs têtes de ligne sont meilleures que les nôtres. Ce n'est pas là quelque chose que nous aimons à annoncer, mais c'est cependant un fait. Ils ont un outillage supérieur au nôtre pour le chargement et le déchargement de leurs cargaisons. Cela diminue leurs frais de transport. C'est en grande partie grâce à ces faits, ainsi qu'à d'autres qui ont été très habilement soumis par les propriétaires de navires au gouvernement actuel, si ce dernier a jugé à propos de nous aider en améliorant les phares, les signaux de brunes, etc., dans le Saint-Laurent. Il a compris que nous rivalisions avec nos voisins du sud, que nous luttions dans des conditions désavantageuses sous plusieurs rapports et il a cru qu'en améliorant ces phares et ces signaux, les taux d'assurance sur nos navires et sur nos cargaisons seraient diminués, au point de les rendre plus semblables à ceux que le propriétaire de navire américain paie sur son tonnage, et à ce que les expéditions des cargaisons paient pour expédier celle-ci à des ports des Etats-Unis, ou *vice versa.* Comme je l'ai dit il y a un instant, nous n'aimons pas à faire connaître les défec-

tuosités qui nous nuisent en Canada. Je dois déclarer tout de suite que nous voulons que tous aient autant de repos que possible le dimanche, il n'y a aucun doute à ce sujet, mais nous voulons que vous ne perdiez pas de vue le fait qu'il y a certains amendements qui sont nécessaires, si nous voulons continuer, si nous voulons réussir à faire face face à l'opposition que l'on nous fait à Portland, Boston et New-York pour l'obtention du fret. Voici qu'elle est présentement la sisituation : Nos bureaux sont fermés le dimanche. Nous ne faisons aucune affaire le dimanche à Montréal, à Halifax, ni à aucun autre port où nous allons, excepté ce qui est absolument nécessaire, tel que le chargement ou le déchargement de cargaisons présentes ou ce qui est causé par un accident. L'un de vous, messieurs, a demandé à M. King ce qui arrive aux matelots dans le port. Le matelot, étant, payé au mois, on ne peut lui commander de travailler le dimanche. Si on le lui ordonne, il peut refuser de travailler. S'il fait le travail volontairement, il reçoit une paie supplémentaire et plus élevée que sa paie régulière. Maintenant, quant à la somme de travail fait le dimanche, elle est infinitésimale. Quiconque s'est donné la peine de visiter les quais aux différents endroits que j'ai mentionnés, dans le temps le plus affairé quand la saison bat son plein, ne pourra dire autrement que la quantité de travail qui s'y fait ne vaut par la peine d'en parler. Mais le même état de choses, quant à ce travail, prévaut aux Etats-Unis et la même quantité de travail est faite dans ce pays. Dans les cas de nécessité, il est permis en Angleterre, où l'on est très particulier pour l'observance du dimanche. Maintenant, si la loi doit être changée de manière à nous empêcher de faire, par exemple, tout travail de déchargement ou de chargement quand ce travail est absolument nécessaire le dimanche, je ne puis voir, avec les désavantages que nous subissons déjà, comment nous pourrons lutter avec les ports de Boston, Portland et New-York. Je puis vous dire que les prix de transport que nous exigons maintenant sont aussi bas que nous pouvons les mettre et laisser quelque prfit. A certain temps, l'an dernier, un grand nombre des lignes étaient réellement exploitées avec perte. Prenons maintenant un exemple frappant de l'effet qu'aura ce bill s'il est adopté sans amendement. Ainsi prenez un naivre tel que le *Victorian* ou l'un des nouveaux steamers du C.C.P. Il pourrait remonter le fleuve et arriver à Québec le dimanche matin.

Nous prendrons le *Victorian* comme exemple, car les nouveaux navires *Empress* ne vont pas plus loin que Québec; mais prenez le *Victorian* ou l'un des grands bateaux à passagers qui porte du fret et des voyageurs. S'il vient à l'intérieur, il arrêtera à Québec, même s'il n'a aucun fret à décharger à Québec, disons à trois heures le dimanche matin, pour y débarquer les immigrants qui sont à bord; et il devra y rester jusqu'au lundi matin. Pour un navire comme le *Victorian,* cela équivaudra à une perte de $900 à $1,000. Mais le fret que ce navire laisserait à Québec serait très minime, parce que, de fait, la masse de ce fret va à Montréal et y est déchargé. Mais d'après ce bill, ce navire sera détenu à Québec toute la journée du dimanche, et subira cette perte considérable. C'est seulement un exemple de ce qui résulterait de la mise en vigueur de ce bill. Prenez un autre exemple. Supposons que les compagnies de chemins de fer transbordent leurs marchandises ou animaux sur pied et que le train arrive, comme cela advient parfois, par suite de retards inévitables, tard le samedi soir. Nous devons retenir nos navires, qui comptent sur le fret; ils ne peuvent pas prendre la mer sur lest. Quand ces trains seront arrivés, tard le samedi soir, comme je l'ai dit, d'après ce bill, s'il n'est pas amendé, nous ne pourrons rien changer et les navires devront être retenus tout le dimanche. Je voudrais faire bien comprendre, au comité, que nous avons observé le dimanche. Je ne crois pas qu'il y ait une seule personne présente qui déclarerait, ou qui pourrait déclarer, que les compagnies de vapeurs n'ont pas fait le moins d'ouvrage possible le dimanche, pour très bonne raison qu'il nous faut payer double prix pour le travail du dimanche, à Montréal et dans les autres ports du Canada. En tant qu'il s'agit de l'exploitation des paquebots, le travail du dimanche coûte le double de celui de tout autre jour. Maintenant, toute dépense que nous encourons doit nécessairement être mise au compte du transport. La compagnie de steamers ne la prendra pas à ses charges, et il faut bien la faire payer

par quelqu'un; alors on l'ajoute au frais de transport. On comprendra facilement que nous n'emploierons pas des gens à salaire double, si nous pouvons nous en dispenser. Peut-être ai-je tort, mais il me paraît évident que le simple fait qu'il nous faut payer double salaire, le dimanche, est pour nous, fussions-nous dépourvus de tout scrupule de morale, le plus sérieux motif pour ne pas faire travailler nos hommes le dimanche, si nous pouvons nous en dispenser. A mon avis, c'est là la grande sauvegarde.

Une autre question sur laquelle j'insiste ici, est la suivante: c'est que les hommes employés sur les navires, ne sont pas obligés de travailler le dimanche. Absolument rien ne les oblige de travailler; c'est un travail tout à fait volontaire et, comme je l'ai déjà dit, si vous voulez-bien vous rappeler du nombre excessivement restreint des hommes forcés de travailler le dimanche, et, faute de ce travail, des pertes énormes qui en résulteront, non seulement pour les compagnies de navires à vapeur en particulier, mais pour tout le pays, parce que c'est celui-ci qui en souffrira, vous en viendrez nécessairement à la conclusion que le petit nombre doit souffrir jusqu'à un certain point, dans l'intérêt de tous. Naturellement, si dans les autres pays, les compagnies de navigation étaient régies par un acte quelque peu semblable à celui qui est devant vous, nous serions moins lourdement frappés. Je ne veux rien exagérer, mais je suis convaincu que si ce bill passe sans amendement, nous perdrons le fret de Montréal et Québec pendant la saison d'été ; il y aurait impossibilité pour nous d'avoir du fret, parce que nous serions forcés d'ajouter aux taux de transport que nous imposons déjà, les pertes que ce bill nous ferait subir. Cette augmentation permettrait aux Américains de demander des taux de transport tels que les marchandises qui, normalement, devraient être transportées par les navires et chemins de fer canadiens, le seraient par les navires et chemins de fer américains. Sur ce point, je n'hésite pas à dire que, si on me le demande, je puis faire une preuve qui convainera le comité. Cet état de choses est grave. Si ce bill est adopté sans amendement convenables, nous perdrons le fret, la plus grande partie du fret qui est actuellement transporté des ports de Montréal, de Québec, et autres ports canadiens, et ce fret sera transporté par les navires et les chemins de fer américains. Naturellement, si nos ports canadiens ne peuvent accorder des taux suffisamment bas, les chemins de fer eux-mêmes ne pourront rien quant aux marchandises, et, de fait, la position sera celle-ci: Les chemins de fer américains transporteront le fret vers les ports américains. Ceci n'est pas seulement une question de navires à vapeur; c'est une question qui concerne le bien-être de tous les habitants de ce pays. Nous avons à décider si nous allons nous-mêmes transporter nos propres produits hors de notre propre pays et toucher l'argent qui proviendra de ce transport, ou si nous allons permettre que les produits de notre pays soient transportés à Boston, Portland ou New-York, dans des navires ou par des chemins de fer américains. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'ajouter qu'il nous est impossible de contrôler l'arrivage des navires de manière à ce qu'ils n'arrivent pas le dimanche à Montréal, Québec, Halifax, Saint-Jean ou Sydney. Nous connaissons tous les effets des brouillards, des courants et des accidents indépendants de la volonté humaine. Pour l'excellente raison qu'il nous faut payer double salaire pour le travail du dimanche, nous ne permettrions pas à nos navires d'arriver ou de partir ce jour-là; nous ne permettons pas que l'on y travaille s'il est possible de faire autrement, non pas tant pour des motifs de morale, comme certaines personnes pourraient le croire, que parce que nous n'y trouvons pas notre avantage. L'un de vous, messieurs, a demandé si les navires norvégiens chargent ou partent, le dimanche; les navires en cueillette. J'ai acquis une grande expérience relativement à ces navires et ils ne s'occupent pas plus de charger ou de décharger le dimanche que les autres bateaux. Ils ne peuvent s'en dispenser. Il en est de même pour les vapeurs qui transportent les passagers.

Par M. Sinclair:

Q. Qu'entendez-vous lorsque vous dites que les vapeurs à passagers sont dans la même catégorie que les navires en cueillette ?

R. Ce que je veux dire est ceci : pour la même raison qu'ils sont obligés de payer double salaire, le dimanche, ils ne se permettent pas de travailler ce jour-là. Nous ne pouvons exiger de nos équipages qu'ils travaillent le dimanche, parce qu'il sont le droit de refuser de le faire, et si nous voulons qu'ils travaillent ce jour-là, nous devons les payer en sus de leur salaire mensuel.

Q. Ce que vous entendez, n'est-ce pas, c'est que les équipages des deux lignes sont libres de travailler s'ils le veulent, mais que vous voudriez avoir le pouvoir de les faire travailler, si le besoin s'en fait sentir ?

R. Oui, seulement nous voudrions pouvoir suggérer un amendement qui serait moins dur que celui qui a été proposé, mais il a été bien difficile d'obtenir un amendement qui nous permette de faire ce que nous pouvons être obligés de faire. Nous n'avons pas l'intention de travailler le dimanche, à moins de nécessité absolue. Maintenant, il ne reste plus qu'une autre difficulté dont je voudrais parler : c'est la question des taux d'assurance.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Avant que vous passiez à un autre sujet, je voudrais vous parler de la difficulté que je crois exister quant à la route du Saint-Laurent, en automne. En automne, la saison se ferme très subitement et, à votre point de vue, il importe parfois que vous puissiez profiter du travail du dimanche afin de faire sortir vos navires du Saint-Laurent. Vous feriez mieux d'expliquer ce fait. Il y a là une difficulté réelle, et j'aimerais à savoir comment elle peut être surmountée. N'est-il pas vrai, qu'on a vu la glace se former sur le Saint-Laurent, d'un jour à l'autre, pour ainsi dire, et qu'il est de la plus haute importance de faire sortir les navires du Saint-Laurent avant que la navigation soit fermée?—R. Oui ; comme tout le monde le sait, il n'y a pas de fin de saison régulière sur le Saint-Laurent. Nous sommes entièrement à la merci de la température. Nous pouvons croire que nous pourrons tenir la navigation ouverte jusqu'à une certaine date, disons jusqu'en décembre, lorsqu'en réalité, par suite d'un changement de température qui nous survient subitement, nous nous trouvons avoir des navires à Montréal, bien loin de la mer, et le gouvernement nous dit, comme cela a eu lieu souvent, qu'il va faire enlever les bouées ; il est obligé de les enlever plus tôt que d'habitude, parce qu'elles constituent une améliorations fort coûteuse et qu'il est obligé de se donner beaucoup de peine pour les mettre en lieu sûr. Lorsque le gouvernement agit ainsi et que survient le changement dont j'ai parlé, il nous faut nous occuper de la question du travail. Nous sommes obligés d'avoir autant d'hommes que possible, un bien plus grand nombre que dans les conditions ordinaires. Dans ce cas, je l'admets, nous ne nous occupons pas, jusqu'à un certain point, de la règle générale qui prévaut quant au travail du dimanche, et il nous faut payer double salaire, afin de faire sortir nos navires. Ce n'est pas seulement une question de cargaison, il s'agit aussi de la sûreté des navires et des hommes à bord. Mais cela est dû au pays que nous habitons ; ce n'est pas une chose que nous voulons annoncer ; nous ne voulons pas qu'il soit répandu de par le monde que nous sommes assujétis à ces inconvénients, ou que nous sommes à la merci de nos concurrents américains.

Q. Laissant de côté le concurrent américain pour le moment, qu'avez-vous à dire à propos des naufrages, ce qui est encore une difficulté lorsque les opérations de sauvetage sont effectivement commencées, elles ne peuvent plus être interrompues pendant que vous y travaillez, pas plus le dimanche que tout autre jour ?—R. Oh ! non ; peut-être avons-nous trop présumé, mais nous avons présumé que lorsqu'un vapeur subit un accident ou s'échoue, il y a là un cas d'urgence.

Q. Il n'y a aucun doute que ce serait là un travail d'urgence?—R. Je le crois.

Par M. Macdonell:

Q. Dois-je comprendre que, dans les conditions actuelles, en tant qu'il s'agit du service des paquebots, vous observez, autant que possible, un jour par semaine comme jour de repos?—R. A tel point que....

Q. En sommes, ce n'est qu'en cas d'urgence ou lorsqu'il s'agit d'un travail nécessaire, que l'on travaille ce jour-là?—R. Oui; c'est ce que je dis, et je le dis sans hésiter.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. Et pour ce travail il vous faut payer double salaire?—R. Oui.

Par M. Macdonell:

Q. Etes-vous satisfait d'un état de choses qui contribuera considérablement à perpétuer la position dans laquelle vous vous trouvez maintenant?—R. Je ne sais si je vous comprends très bien; je veux être parfaitement sincère avec vous, et je suis très disposé à soutenir ce que j'ai dit.

Q. Si j'ai bien compris, vous avez déclaré qu'à votre avis, les gens que vous représentez, les propriétaires de navires à vapeur, seraient satisfaits, si l'état actuel des affaires était continué, sans plus de restrictions?—R. Oui, nous sommes satisfaits de l'état de choses actuel, mais ce que nous craignons,—j'ai peine à croire que ce fût l'intention de celui qui a la responsabilité de cette mesure....

Par M. Fitzpatrick:

Q. Je regrette que vous ne soyez pas mieux renseigné?—R. Je vous demande pardon; ce n'est pas à vous que je fais allusion. Tout ce que j'ai voulu dire, c'est que nous craignons que si ce bill est adopté dans sa teneur actuelle, ses termes puissent être interprétés de manière à nous molester.

Par M. Macdonell:

Q. Et à déclarer illégal l'accomplissement de ces actes exceptionnels que vous faites maintenant quelquefois, lorsqu'il n'y a nécessité urgente?—R. Oui.

Q. Je voudrais vous entendre expliquer ce que vous aviez l'intention de dire?—R. Oui. Je désirerais, messieurs, que vous prissiez patience encore un instant, et ensuite, je me retirerai. Par exemple, je vous prierais, lorsque vous vous occuperez de ce bill, de ne pas perdre de vue cette question qui me préoccupe toujours: c'est que nous payons sur les navires canadiens, sur chaque navire canadien qui descend ou remonte le Saint-Laurent, de vingt-cinq à cinquante pour cent de plus pour les assurances, que si le navire était dirigé sur Boston ou New-York.

Q. Ou Halifax?—R. Je ne connais pas les taux; je doute fort qu'il y ait une différence.

M. FITZPATRICK.—Halifax est censé être sur l'Atlantique nord.

M. SINCLAIR.—Il y a de la différence entre Halifax et le Saint-Laurent.

Par M. Miller:

Q. Désirez-vous d'une manière quelconque faire le travail ordinaire de transport le dimanche?—R. Nous ne désirons pas le faire, nous préférons ne pas le faire; mais il y a des occasions où nous sommes obligés de le faire.

Par M. Macdonell:

Q. Vous êtes satisfait des mots "circonstance critique, nécessité ou merci" dans la ligne deux de l'article 4 du bill. Je crois que c'est ce que M. King suggère. Votre raisonnement a porté sur ce seul mot?—R. S'il est clairement entendu que nous ne serons pas, plus que maintenant, assujettis à des inconvénients, dans l'exécution des travaux nécessaires.

Par M. Pringle:

Q. Vous dites que vous payez double salaire, le dimanche. Comment cela se fait-il? Y a-t-il une organisation qui règle le salaire de ses membres?—R. Ç'a été la coutume, monsieur, depuis que je m'occupe du port, c'est-à-dire depuis environ vingt ans.

Par M. Smith:

Q. Est-ce la conséquence des réclamations de ces hommes, ou bien la compagnie a-t-elle accordé cela spontanément?—R. Je crois que c'est en conséquence des réclamations de ces hommes. Je voudrais être aussi exact que possible dans mes réponses à vos questions.

Q. Ce qui, sans doute, tendrait à prouver que les hommes eux-mêmes ne tiennent pas à travailler le dimanche?—R. A moins qu'ils ne soient convenablement payés.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Les travailleurs sont libres de travailler ou de ne pas travailler le dimanche, à leur discrétion; s'ils consentent à travailler, ils exigent double salaire?—R. Oui, et si l'on demande à l'équipage qui est payé au mois, de travailler le dimanche, il n'est pas tenu de le faire, mais s'il travaille, il touche double salaire.

Par M. Macdonell:

Q. Ceci est pour travail à terre ou dans le port?—R. Oui, dans le port. Vous pouvez vous rendre compte que la raison pour laquelle ce bill nous préoccupe plus que d'autres, c'est que, à présent, nous sommes tellement entravés par les taux considérables d'assurance que nous devons payer, que nous sommes convaincus que si ce bill passe sans amendement, cela signifie sans aucun doute, que la navigation sera arrêtée, avec, comme conséquence, les pertes considérables dont j'ai parlé. Si vous devez immobiliser les navires de manière qu'on n'y puisse travailler pendant un jour, quelqu'un devra en souffrir lourdement.

Par M. Pringle:

Q. Cela annulera vos moyens de faire concurrence aux ports américains?—R. Comme je l'ai déjà déclaré, les primes d'assurances, sur les coques des navires, sont de 25 à 50 pour 100 plus élevées que pour Boston et New-York. Mais ce n'est pas tout: les assurances sur les cargaisons, sur les marchandises que nous transportons, sont de 25 à 50 pour 100 plus élevées que par les routes de Boston et de New-York.

Par M. Sinclair:

Q. Quelle prime payez-vous sur les coques des navires, à partir de Montréal, pour la traversée de l'Atlantique?—R. Je ne puis dire. M. Robb peut vous le dire.

M. Robb.—Cela dépend de la classification des navires, mais cela varie de 5 à 6 et 8 guinées par cent louis.

Par M. Macdonald:

Q. Est-ce une police à terme?—R. Seulement pour la saison.

M. Meredith.—Outre les assurances, il y a la position dans laquelle nous nous trouvons, par le fait que nous n'avons qu'une courte saison, sept mois, plus ou moins, tandis que les autres ports, par exemple, les ports de New-York, Boston ou Portland sont ouverts durant les douze mois de l'année. Dans le cas où ce bill serait adopté sans amendement, nous serions forcés d'élever nos prix et, si nous le faisons, nous perdons le commerce de transport. Quelques-uns de mes clients m'ont dit: "Nous ne pouvons augmenter nos prix", et je leur ai alors répliqué: "Dans ce cas, ce commerce sera dirigé sur les ports américains, parce que vous n'avez pas les moyens d'y toucher". C'est un fait que nous déplorerions tous. Outre l'amarrage, à Québec, de l'un de nos grands vapeurs océaniques, si celui-ci arrive, disons à trois heures du matin, un dimanche; d'après les dispositions de ce bill, le navire doit débarquer ses passagers de troisième classe à Québec, car il est de règle que tous les immigrants doivent débarquer, mais il doit, de toute nécessité garder à bord ses passagers de première classe et, d'après ce bill, rester là jusqu'au lundi. Nous croyons que ce serait là un grand mal. Les hommes ayant la permission d'aller en ville, lorsque leur navire est amarré à Québec; je doute fort s'ils ne seraient pas mieux à bord où nous avons le service divin auquel ils peuvent assister lorsqu'ils sont à bord. Peut-être dans

mes remarques, n'ai-je point touché à tous les points nécessaires, mais cette pétition, car, messieurs, ceci n'est ni plus ni moins qu'une pétition que nous avons préparée pour votre examen, contient nos demandes. Nous venons devant vous pour vous demander de ne pas nous rendre impossible l'expédition des affaires; car, en réalité, le bill revient à cela. Cette pétition, par nous préparée, expose en détail, bien mieux que je ne puis le faire verbalement, les amendements que nous vous demandons d'apporter au bill et les raisons de ces amendements.

M. Robb est appelé

Par M. Fitzpatrick:

Q. Quelles seraient les primes relatives des assurances, disons entre Montréal, Portland et Boston, pendant la saison d'été ?—R. Bien que je n'aie pas cet état ici, je crois que cela est de 25 à 30 pour 100.

Q. C'est là la différence?—R. C'est la différence entre les primes.

Par M. Macdonell:

Q. Est-ce sur le navire ou la cargaison ?—R. Sur la cargaison ; très peu de navires sont cotés de ce côté-ci de l'Atlantique.

M. S. Percy Smith, secrétaire de la compagnie de navigation Richelieu, est appelé.

Je représente la compagnie de navigation Richelieu et Ontario qui fait affaire entre Hamilton et Chicoutimi et le long des rivières qui se déchargent dans le Saint-Laurent. Messieurs, notre position est, sous bien des rapports, semblable à celle des chemins de fer et des lignes océaniques, si j'en excepte les complications locales. Sous ce rapport, sur nos lignes, les complications locales proviennent, en premier lieu, de ce que nos bateaux sont aménagés de manière à recevoir et transporter le fret en même temps que les passagers, pour desservir la route. Ils stoppent à de petits ports pendant toute leur marche de montée ou le long de la route fixée. Un autre état de choses sur lequel nous devons attirer l'attention, c'est qu'il y a certains gros bateaux à vapeur qui ne desservent pas du tout nos petits ports, et il nous serait impossible de faire notre besogne, de nous occuper de la localité et de faire tous les raccordements avec les divers chemins de fer non seulement du Canada mais aussi des Etats-Unis ainsi qu'avec les lignes océaniques, si nous devions amarrer au premier port d'appel et attendre le déchargement du fret, ainsi que ce bill nous y contraint. De plus, à proximité de Montréal, nous avons encore un très grand nombre de bateaux que l'on pourrait presque appeler des bateaux passeurs et que de fait, nous désignons sous ce nom. Il ne nous parait pas très clair si, selon l'interprétation de cet acte, la circulation de ces bateaux sera autorisée, pour la raison qu'un grand nombre d'entre eux transportent des voitures et nous ignorons si, lorsqu'ils les transportent, ils doivent être considérés comme des bateaux passeurs ou si leur contenu doit être considéré comme du fret. Nous demandons donc que ce bill soit amendé de manière à autoriser ces bateaux à transporter en même temps du fret et des passagers. Lorsque nous descendons à Québec, au golfe, en faisant marcher nos bateaux, nous transportons, de fait, les choses nécessaires à la vie des régions que nous traversons. Il y a un très grand nombre d'hôtels le long de la route; durant la saison d'été, ces hôtels font des affaires considérables et nos bateaux doivent transporter les choses nécessaires à la vie non seulement des hôtels mais de toute la région; de plus, en chemin, nous devons veiller à la destribution convenable du fret sur toute cette route ininterrompue de Hamilton, Toronto, Kingston, Prescott, Montréal, Québec, et ce serait un sérieux embarras, s'il se produisait un encombrement des marchandises. Nous sommes obligés de maintenir une chaîne ininterrompue de navires, si nous voulons fournir aux manufacturiers les choses nécessaires et les matières premières dont ils ont besoin,

et transporter les produits de la laiterie, le fromage et les animaux de la ferme. Un autre aspect très sérieux de la question, quelque chose qui ne dépend pas de notre volonté, sont les éléments; les brouillards, les marées et les vents, toutes choses dont il faut tenir compte en ce qui concerne les questions de navigation, et qui, en pratique, rendent impossible à la compagnie de diriger les mouvements de ses navires, de manière à se conformer aux restrictions imposées par ce bill. Quant au travail du dimanche, je puis dire qu'on ne travaille pas dans le port ce jour ; le seul travail qu'on y fait est celui qui est absolument nécessaire au maintien d'un service ininterrompu, la semaine, jusqu'au port à l'extrémité de la ligne. Tout bateau qui se trouve dans le port le dimanche, y reste. A l'heure qu'il est, nos horaires sont répandus par tout le pays et les chemins de fer avec lesquels nous mettons en communications les lignes américaines au sud du Canada, le New-York Central, le Pennsylvania, ainsi que les lignes avec lesquelles pendant des années nous avons travaillé d'après un horaire commun; si on ne nous autorise pas à transporter le trafic de la compagnie comme nous l'avons fait, ces horaires, qui sont aujourd'hui publiés seront inutiles et tout le travail que nous nous sommes acharnés à faire pendant trente ans sera perdu.

Par M. Fitzpatrick :

Q. Vous n'avez pas de bateaux transportant exclusivement des passagers?—R. Non.

Q. Ce sont tous des bateaux mixtes?—R. Oui, tous des bateaux mixtes.

Par M. Sinclair:

Q. Combien avez-vous de bateaux—R. Environ vingt-huit en commission.

Par M. Miller:

Q. Votre fret est à peu près tout du fret local?—R. Oui; une petite partie de ce fret est transportée d'un bout de la ligne à l'autre, mais c'est un trafic local.

Par M. Pringle:

Q. Entre Hamilton et Montréal, il se transporte très peu de fret, le dimanche?—R. Nous transportons du fret sur tous nos bateaux réguliers, parce que ce fret est presque entièrement formé de marchandises sujettes à s'avarier. Les marchandises de Toronto ne descendent pas à l'est de Kingston, et le fret de Montréal est dirigé sur des endroits où le fret de Toronto ne pénètre pas.

Par M. Miller:

Q. Si vous n'êtes pas autorisés à recevoir du fret, le dimanche, cela ne causera d'inconvénient ni à votre compagnie ni à qui que ce soit?—R. Nous ne pourrions maintenir la ligne.

Q. Si l'on ne vous permet pas de recevoir du fret le dimanche?—R. Si nous ne pouvions transporter de fret sur le bateau du dimanche, ce fret devrait attendre pendant trois jours le bateau suivant et, dans l'intervalle, il irait aux chemins de fer; il nous serait impossible de faire des affaires de cette manière; et, pour maintenir une chaîne ininterrompue de navires, il est indispensable que nous puissions faire ce travail le dimanche.

Par M. Macdonell:

Q. Vous opérez sur le lac Ontario et le Saint-Laurent?—R. Les grands bateaux, le *Kingston* et le *Toronto* n'opèrent que durant les deux mois d'été, juillet et août, et ils sont en communication avec les chemins de fer américains, afin d'assurer le service de parcours total jusqu'au bas du Saint-Laurent. Nous ne faisons pas le service des bateaux passeurs à Montréal; nous en avons un à Laprairie, un à Longueil, un à Boucherville, un en bas de la rive sud, à Sorel, et un autre sur la rive nord.

Q. Si ce bill passe, quel en sera l'effet sur vos affaires?—R. Nous devrons changer totalement de système. Ainsi, si nous ne sommes autorisés qu'à faire le trans-

port direct des passagers, cela ne nous serait pas avantageux, parce que nos bateaux n'ont pas été construits dans ce but et que le système n'a pas été établi sur ces bases. Nous ne pourrions nous occuper de nos industries, toutes établies sur ces routes. Si nous devions cesser de recevoir du fret le dimanche, une certaine classe de nos bateaux ne pourraient faire le service, parce que nous les lestons avec ce fret et, lorsque nous descendons à Kingston, si nous sommes obligés d'y stationner pendant vingt-quatre heures, non seulement cela coûterait de sérieux dommages à la classe de fret que nous transportons et au commerce, mais encore cela signifierait la perte du transport des voyageurs, parce que les gens, ne pouvant se rendre à destination, ne monteraient plus sur nos bateaux.

Par M. Miller:

Q. Quelle classe de fret transportez-vous le dimanche?—R. Bien, ce transport du fret, le dimanche, est, ce que l'on pourrait, plus ou moins, appeler un fret express. Voyez-vous, tout le long de cette voie fluviale on ne nous apporte pas plus de fret le samedi qu'il n'est nécessaire.

Q. C'est précisément ce que je pensais, que le genre de fret que vous transportez le dimanche n'est pas tel qu'il puisse vous servir de lest?—R. Oh, oui.

Q. Vous ne transportez pas le fret express dans la cale ?—R. Nous le plaçons sur le premier pont, le fret à parcours total est transporté dans la cale et sur le premier pont. Précisément dans les environs de Montréal, il est d'habitude de préparer les chargements pendant la semaine; ainsi, le beurre et le fromage sont apportés en très grande quantité le samedi; nos bateaux descendent et, en remontant le dimanche soir, ils transportent le beurre, le fromage et les animaux de la ferme pour les marchés du lundi. A divers endroits, nous arrêtons nos bateaux pendant six ou sept heures ; parexemple, le bateau de la rivière Richelieu attend là jusqu'à quatre heures de l'après-midi, le dimanche, afin d'apporter à Montréal les produits reçus le long de cette rivière.

Q. Dans quel but?—R. Le but est d'avoir le marché du lundi matin, et pour que le bétail ne soit pas forcé de rester à bord de nos bateaux ou dans les parcs, il nous faut nous en occuper le dimanche. Les cultivateurs eux-mêmes et les bouviers sous la garde desquels est ce bétail veulent rester chez eux le dimanche jusqu'à quatre heures; après cette heure, ils suivent le bétail jusqu'aux marchés; un très grand nombre de personnes apportent elles-mêmes à Montréal leurs denrées sur nos bateaux. C'est une très vieille coutume; ces personnes achètent les produits de certains districts déterminés, et en réunissent une certaine quantité qu'ils montent par le bateau du dimanche.

Q. De sorte que le dimanche, vu le transport de ce fret, est un jour d'activité plus qu'ordinaire?—R. Non, monsieur; il ne l'est qu'en tant qu'il s'agit de ce travail particulier; ce n'est pas un commerce considérable; parfois, à un point donné, il n'y a pas cinq ou dix tonnes de marchandises et elles sont en petits colis. Ce n'est pas un commerce considérable pour nous, mais il l'est pour les propriétaires.

Par M. Pringle :

Q. Mais le même état de choses existe, sinon pour votre compagnie peut-être, du moins pour les autres à l'ouest de Montréal qui partent le dimanche soir et entrent à Montréal le lundi, vers midi ?—R. Oui, nos bateaux arrivent plus à bonne heure que cela.

Par M. Miller :

Q. Qu'arriverait-il si l'on vous interdisait de prendre ou de décharger le dimanche autre chose que les marchandises périssables ?—R. Nous ne pourrions jamais opérer cette manière ; il est impossible de trier le fret sujet à s'avarier, parce qu'il serait probablement confondu avec 60 ou 70 pour 100 d'autres marchandises.

Par M. Pringle :

Q. Si vous partez de Toronto le samedi parès-midi, comme vous le faites toujours, avec un chargement de fret pour la ville de Montréal, croyez-vous que l'on vous permettrait de le transporter à destination ?—R. Sans interruption ?

Q. Oui.—R. Non ; je ne le pourrais pas d'après ce bill.

Par Mr. Macdonell :

Q. Que faites-vous du fret de Niagara ?—R. Ce fret, composé de fruits, nous arrive de Niagara et nous est livré le samedi; nous le descendons directement par bateau à Prescott où il arrive vers dix heures, le dimanche matin; de là il est transporté sur le bateau du dimanche.

Q. Y en a-t-il beaucoup ?—R. A certains temps de l'année nous en sommes encombrés.

Par M. Miller:

Q. A certains temps de l'année, si vous embarquez à bord de ce bateau le dimanche, vous le trouvez chargé de ce fret ?—R. Oui, et quelques fois, à la fin de l'année, lorsque nous n'avons pas beaucoup de passagers à bord, nous sommes obligés de placer ce fret sur le pont des gaillards.

Par M. Pringle:

Q. Si une charge de wagon ou une quantité considérable de fret mêlé vous est confiée le dimanche, à un endroit quelconque, ne pourriez-vous pas prendre le fret périssable et laisser l'autre? Il me semble que c'est le moyen de transporter ce fret sans dommage.—R. Ce fret ne part pas le dimanche, et, s'il est dans le port, nous devons l'enlever. Il peut arriver qu'un marchand expédie à cinq ou dix pratiques différents, et dans la consignation qu'il nous fait de tout le lot il peut y avoir un envoi sujet à s'avarier parmi sept ou huit envois ordinaires.

Q. Mais ne pourriez-vous pas laisser le fret non périssable pour le bateau suivant?—R. Dans ce cas-là il ne nous l'apporterait pas.

Q. Mais si la même restriction est imposée aux chemins de fer?—R. Dans ce cas, le marchand confierait ses marchandises aux chemins de fer, parce qu'ils peuvent en faire le transport le jour suivant, tandis que nous ne le pourrions pas avant trois jours.

Par M. Piché:

Q. Il faut des hommes pour manier le fret ?—R. Oui.

Q. De sorte que, de manière ou d'autre, il faut travailler le dimanche pour ce faire ?—R. Certainement.

Par M. Pringle:

Q. En réalité, très peu de ce fret part le dimanche ?—R. Très peu.

Q. La plus grande partie de votre fret de Hamilton et Toronto qui est transporté à Montréal et y arrive le dimanche soir part le samedi?—R. Oui; mais en descendant il est distribué aux ports sur la route.

M. Fitzpatrick.—Je crois que maintenant nous comprenons la situation.

M. W. J. White, C.R.—Je comparais pour la *Canadian Transport Company* et la *Baggage Transfer Company.* La *Dominion Transport Company* fait le camionnage du chemin de fer Canadien du Pacifique. Elle reçoit les marchandises des chemins de fer ou des navires à vapeur et des consignataires, et comme on l'a dit, à l'automne, alors que les affaires sont énormes, il est urgent que les marchandises arrivant à Montréal soient livrées aux navires par les courtiers de camionnage; il en est de même pour les voyageurs; il faut qu'ils reçoivent leurs bagages.

ANNEXE No 1

Q. Faites-vous toutes vos opérations à Montréal?—R. Non; la compagnie a des agents dans les autres villes.

Q. C'est de tout le système que vous parlez maintenant?—R. Oui. La *Dominion Transfer Company* se trouve dans la même position que la *Dominion Transport Company*. Ces compagnies reçoivent le bagage des voyageurs qui arrivent à Montréal le dimanche, et, naturellement, ces voyageurs comptent que leurs bagages seront livrés soit à leurs domiciles soit aux hôtels. Elles transportent aussi le bagage des domiciles aux gares des chemins de fer, et je voudrais seulement attirer l'attention du comité sur la nécessité qu'il y a d'avoir dans ce bill un article qui permette à ces deux compagnies et aux compagnies du même genre de continuer leurs affaires sans que le système actuel soit interrompu.

M. F. H. CHRYSLER, C.R.—Nous avons examiné, M. Casgrain et moi, l'amendement suggéré par M. King; cet amendement ressemble beaucoup à celui que nous avions étudié et nous satisfait tout autant. Je crois même que c'est peut-être un progrès sur celui que nous avons rédigé, et nous nous unissons à M. King pour demander que cet amendement soit fait, et que les paragraphes (*g*) et (*h*) soient retranchés des exceptions au quatrième article, vu que ces paragraphes sont compris dans la proposition faite. J'aimerais aussi à dire en très peu de mots que nous partageons la manière de voir de M. King sur la question, c'est-à-dire, qu'il est impossible de traiter justement toutes les ramifications de la question en tentant de choisir toutes les choses au sujet desquelles nous pouvons soulever des objections. De plus, il n'est ni raisonnable ni juste, si le comité désire nous permettre de faire un grand nombre de choses dont il a été parlé aujourd'hui au sujet de cet article, que nous soyions exposés à être harcelés par des poursuites pour infractions à cet acte, forcés de comparaître devant les magistrats, et peut-être, pour nous justifier, d'en appeler à un tribunal supérieur, sur la question de savoir si ce que nous faisions était un travail de nécessité, d'urgence, ou autre chose de ce genre.

Par M. Fitzpatrick:

Q. C'est-à-dire qu'il serait préférable qu'il n'y eut pas de règlement quelconque régissant les corporations privées; est-ce là ce à quoi vous voudriez nous faire consentir?—R. C'est au comité à décider; mais ce que je dis pour le moment, c'est que si le comité, après la preuve que nous avons faite, n'est pas convaincu que ce sera une tâche très difficile de préparer un amendement qui nous protège dans les affaires que nous faisons alors je n'ai rien à ajouter à cette preuve. Telle que rédigé, l'article ne permet aucune des choses dont nous avons parlé. Ainsi, par exemple, dans le cas de la compagnie de messagerie, à moins qu'un amendement n'y soit apporté, bien qu'il soit stipulé que les voyageurs peuvent être transportés par chemins de fer, et que comme conséquence vous puissiez avoir l'intention de permettre le voiturage du fourgon des messageries avec ce train, l'article 2 défend au préposé aux messageries de travailler, parce qu'il n'a pas le droit de travailler après minuit, le samedi, et cet homme est exposé à être arrêté sur son wagon et condamné à l'amende parce qu'il fait son travail, parce qu'il fait son service ordinaire sur ce wagon pendant les 24 heures qui s'écoulent entre minuit le samedi et minuit le dimanche.

Q. S'il est permis au fourgon des messageries de circuler, ne croyez-vous pas que comme conséquence le préposé aux messageries aura la même permission?

M. CHRYSLER.—N'est-il pas vrai qu'il n'y a rien dans l'acte qui autorise la circulation du fourgon des messageries?

M. FITZPATRICK.—Je vous pose la question: dans le cas où le fourgon serait autorisé à circuler, l'employé des messageries n'aurait-il pas l'autorisation de circuler en même temps sur ce wagon?

M. CHRYSLER.—Je vois bien l'article qui concerne le transport des voyageurs et des malles de Sa Majesté, mais je ne vois rien qui concerne les messageries. Je suggérerais que l'article se lise comme suit: " Le transport des voyageurs et des malles de

Sa Majesté et des marchandises par le service des messageries", cela comporterait le droit de transporter en même temps le préposé aux messageries. Il n'est pas permis à l'employé des messageries de travailler entre minuit le samedi et minuit le dimanche. Cela signifie qu'il doit cesser de travailler, et vous devez détacher le fourgon du train. Il en est de même quant au travail sur les chemins de fer, qui, dans une grande mesure, est d'un genre analogue. D'après ce bill, un homme, quoi qu'il fasse, doit cesser de travailler à minuit le samedi; si c'est cela que l'on veut ou que l'on désire, ce bill le décrète. Mais, sans un amendement comme celui que M. King suggère, je ne vois pas comment vous pouvez permettre aux compagnies de transport de faire le travail nécessaire à leurs opérations du dimanche et qui se rattache au transport par trains, à moins que l'on ne désire que ce travail soit strictement limité au transport des voyageurs. Le transport du fret de toute nature est prohibé, parce que les exceptions faites dans les paragraphes (*g*) et (*h*) sont tout à fait insuffisantes pour autoriser l'expédition des affaires telles que maintenant expédiées.

M. MILLER.—Je suis très certain que le peuple de ce pays désire l'observance du dimanche, une observance raisonnable; je suis aussi très certain que pas un des membres de ce comité ne voudrait faire de loi étroite ou déraisonable. Mais en voyant les compagnies de transport se liguer pour présenter leur cause avec un grand déploiement de talent, lorsque M. King nous dit virtuellement que la législation qu'il désirerait serait une législation qui, en quelque sorte, détruirait tout l'effet du bill en tant qu'il s'agit du transport, et je crois que vous êtes tous d'opinion comme moi que c'est plutôt là l'impression qu'elle produit; alors, il me semble que ce que vous désirez réellement c'est qu'on n'empêche pas les compagnies de chemins de fer et de transport maritime de gagner autant de dollars qu'il leur est permis d'en gagner actuellement. Il me semble que si vous employiez les talents dont vous êtes doué, et la connaissance que vous possédez de ce qui est dans l'intérêt général du pays, à nous aider dans la préparation d'un bill qui serait un progrès sur ce que nous avons déjà, et qui nous donnerait des restrictions raisonnables et convenables, ce serait mieux; ce serait praticable.

M. CHRYSLER.—Je ne puis que répéter ce que M. King a dit; je me suis beaucoup occupé de la question. M. Casgrain aussi, je crois, et avec la connaissance que j'ai de l'état de choses, je ne puis voir comment il serait possible de faire des restrictions à l'égard de tous les divers sujets qui ont été discutés ici. Prenez, par exemple, le tansport de marchandises périssables par trains qui ne transporteraient directement que cela; cela ne se fait pas, et ce serait de très peu d'importance pour les chemins de fer. Elles ne sont pas maintenant transportées dans des trains ne transportant que des marchandises périssables, et ne peuvent guère l'être sans embarrasser le transport du commerce. "Le bétail destiné à l'expédition immédiate sur un port océanique" représente une condition qui peut se produire pour quelques envois de bestiaux; mais un train de bestiaux, sans autre chose que des bestiaux destinés à être expédiés sur un port océanique, est chose rare, j'imagine. De plus, vous avez encore le Canada Southern, qui fait le transport du bétail d'un côté à l'autre du Canada; cette compagnie n'est pas dans un rayon qui lui permette l'expédition immédiate sur un port océanique.

M. FITZPATRICK.—Vous avez soigneusement examiné la question, et préparé un amendement; peut-être nous ferez-vous le plaisir de nous soumettre cet amendement.

M. CHRYSLER.—Je pourrais dire qu'il a été préparé sans consultation. Nous n'avons jamais entendu cet autre amendement avant ce jour, et c'est presque le même, mot à mot. Nous avons demandé que le premier paragraphe de l'article 4 soit amendé par l'insertion des mots "circonstances critiques" avant le mot "nécessité". C'est ce que demande aussi M. King. Au paragraphe (*e*) nous voudrions substituer "Le transport des voyageurs, du fret, des messageries ou des malles de Sa Majesté et tout travail accessoire". On a ajouté au nôtre "dans les opérations de tous les navires ou chemins de fer".

M. FITZPATRICK.—Passez-nous le vôtre et nous comparerons cela avec l'autre.

ANNEXE No 1

M. J. HARVEY HALL est appelé. Il dépose comme suit : Comme représentant des employés du service des trains de chemins de fer, je dois dire, en commençant, que cette législation est de très grande importance pour eux tous, et afin de me mettre en état de pouvoir parler de façon pertinente sur le sujet, lorsque le bill a été présenté et imprimé, je m'en suis procuré des copies et les ai envoyées à tous les chefs de division dans le Dominion; en même temps, je spécifiais certaines questions auxquelles je désirais que les employés de chemins de fer répondissent, afin d'être clairement instruit de leur manière de voir à ce sujet; je les prévenais aussi que je représenterais l'opinion de la majorité. Les premières que je leur ai posées étaient les suivantes:—

1. Croyez-vous qu'il serait dans l'intérêt des employés de chemins de fer du Canada d'arrêter le service de tous les trains de marchandises, tel que le veut le paragraphe (*g*) de l'article 4?

2. Croyez-vous qu'en faisant en six jours, avec le même nombre de trains, un service maintenant fait en sept, on augmenterait le danger pour la vie et la propriété?

3. Croyez-vous que la loi telle que proposée aurait pour effet de retenir plus d'hommes chez eux le dimanche qu'à présent?

4. Croyez-vous que si cette loi est rendue, elle diminuera la valeur productive de votre travail ?

5. Etes-vous en faveur de l'adoption de l'article 6, c'est-à-dire celle qui concerne les trains de plaisir ?

En commençant, je désire dire que l'opinion des employés de chemins de fer du pays est partagée, mais la majorité d'entre eux est contre les articles du bill relatifs au transport.

Par M. Fitzpatrick :

Q. Pourriez-vous nous donner la majorité relative ?—R. Environ soixante-cinq pour cent.

Par M. Smith :

Q. En faveur du bill?—R. Contre le bill. Environ 65 pour 100 des employés sont contre le bill.

Par M. Pringle :

Q. Contre les articles relatifs au transport?—R. Ce sont les seuls auxquels je me sois quelque peu intéressé ; ce sont les seuls qui nous intéressent. On nous dira sans doute que les grandes loges ont passé des résolutions en faveur du repos du dimanche. Or, j'ai ici une lettre de M. Clarke, grand chef conducteur de l'ordre des conducteurs de chemins de fer : M. Clarke a la réputation d'être l'un des hommes les plus habiles de l'organisation des chemins de fer du pays, et voici ce qu'il dit : "J'estime que les employés en général vont s'opposer aux termes de ce bill, et je crois que l'attitude des organisations et la vôtre comme leur représentant devant le parlement devrait être conforme à la volonté de la majorité des hommes que vous représentez. Quant à moi, la théorie du repos du dimanche pour les employés de chemins de fer ne m'a jamais enthousiasmé beaucoup, pour la raison que le motif invoqué que ce repos leur donnerait un jour sur sept pour rester à la maison avec leurs familles est compensé par le fait qu'un nombre égal d'hommes devra être tenu éloigné du logis."

Le rapport du président des employés de télégraphe n'est pas en faveur du bill ; ce rapport dit que le bill ne favoriserait pas les intérêts des hommes. Maintenant, il est peut-être bon que je donne une idée des employés eux-mêmes. A Toronto-Junction l'ordre des conducteurs de chemins de fer a passé la résolution suivante, qui a été adoptée à sa dernière assemblée régulière : " Résolu, que la division 345 invite M. Hall, représentant devant le parlement les employés de chemins de fer, à combattre, à Ottawa, l'acte proposé touchant le jour du Seigneur, bill n° 12, acte qui doit être

soumis au parlement et qui restreint les pouvoirs des chemins de fer en ce qui concerne la gestion de leurs affaires le dimanche ; que le dit bill est non seulement préjudiciable aux chemins de fer, mais encore, qu'il est de nature à diminuer les salaires des employés de chemin de fer et à augmenter les risques d'accidents pour ces employés en les surchargeant de travail pendant les deux premiers jours de chaque semaine, c'est-à-dire, jusqu'à ce que le fret accumulé dans les cours le dimanche soit enlevé". Cette résolution provient des conducteurs de Toronto-Junction. En 1897, l'"Alliance du jour du Seigneur", ou quelqu'un qui la représentait dans la province d'Ontario, a demandé une loi semblable. On invita les employés de chemins de fer de Saint-Thomas, les employés du Michigan-Central et ceux du Pacifique-Canadien à exposer leurs vues sur la question. A cette époque, ils combattirent le bill, les employés de Saint-Thomas surtout. Maintenant, je voudrais dire que je regarde Saint-Thomas comme l'endroit du pays où il y a le plus de travail fait le dimanche ; le Michigan-Central , qui fait le service entre Détroit et Buffalo, le Wabash, qui fait le service dans le même district, le Grand-Tronc, de Détroit et Port-Huron à Buffalo, et le Père-Marquette dans la même région. De toute nécessité, il y a plus de travail fait le dimanche dans ce district que dans toute autre partie du Canda. J'ajoute maintenant qu'à cet endroit toutes les organisations de chemins de fer que je représente reconnaissent la nécessité de travailler le dimanche et combattent ce bill. Elles disent qu'elles sont en faveur du repos du dimanche et aimeraient bien à en jouir, mais que la loi, par les dispositions du paragraphe (*gg* pourrait peut-être empêcher les chemins de fer canadiens d'avoir ce commerce, et, naturellement, cela détruirait les affaires de la compagnie et réduirait le nombre des hommes qui pourraient avoir du travail. Cela me paraît être leur grande crainte à l'égard de ce bill.

Par M. Smith:

Q. Ils sont unanimement contre le bill?—R. En tant que le principe....

Q. En tant qu'il s'agit des autres articles?—R. Ils sont divisés sur d'autres points.

Q. Y a-t-il une raison particulière qui les empêche d'être unanimes?—R. La seule raison que je puisse donner, c'est leur crainte que la loi ne diminue la valeur productive de leur travail et que le transport du fret passe aux concurrents méridionaux des chemins de fer canadiens. C'est, virtuellement, une question de dollars et de cents, une question d'intérêts commerciaux pour le pays et pour eux-mêmes. Cette question est par eux traitée à un point de vue égoïste sous ce rapport. Je ne crois pas devoir abuser de la patience du comité en lisant tous ces renseignements. Vous avez entendu sur cette question beaucoup de renseignements donnés par des personnes intelligentes, mais, comme homme pratique, ayant dix-neuf ans de service sur la route, je désire déclarer que, pour moi, le bill a une très grande importance en ce qui concerne la sécurité des employés, la sécurité de la propriété et le désordre du commerce des chemins de fer du pays. Rien ne saurait mieux expliquer ma pensée que ceci: voici un cours d'eau ou une rivière; endiguez-là en divers endroits pendant vingt-quatre heures, ouvrez ensuite les vannes et laissez tout aller en même temps. Vous ne pouvez dire ce qui va se passer. Tous ces trains qui ont commencé leur voyage avant minuit, le samedi, devront se rendre au point d'arrêt le plus rapproché et y rester; le lundi matin, ils devront partir, peut-être à une distance de vingt ou quinze minutes les uns des autres. Il peut arriver quelque chose, et c'est pourquoi nous sentons que le bill augmentera le danger pour la vie et les biens des employés. Et voilà où nous en sommes quant à cette question de rester plus longtemps à la maison le dimanche.

Q. J'allais vous poser une question à ce sujet. Croyez-vous que le bill à l'étude fera rester plus d'hommes à la maison qu'à présent?—R. La majorité a répondu non.

Q. Voulez-vous expliquer comment?—R. Je l'explique comme ceci: ces employés quittent la maison le samedi après-midi pour se rendre à leur poste, où ils sont forcés de rester. Il y a naturellement un certain nombre d'hommes qui restent à la maison. Nous sommes convaincus que la moitié des employés s'absenterait de la maison, ce qui leur occasionnerait de plus un surcroît de dépenses. Les hommes éloignés de la

maison ne peuvent vivre à aussi bon marché que chez eux, ni à aussi bon marché que sur la route. A l'heure qu'il est, les employés sur la route ont conclu des arrangements en vertu desquels ils ont le droit de faire toute leur cuisine personnelle, et je puis ajouter que je sais par expérience que ces hommes, lorsqu'ils sont éloignés de leurs domiciles, sont mieux sur la route, parce qu'ils ne peuvent assister au service divin ou aller à l'église, car vous savez qu'ils ne peuvent transporter avec eux des valises à habits afin de se procurer une mise convenable pour se joindre au monde.

Q. Personnellement, comme représentant des employés de chemins de fer, croyez-vous que ceux qui travaillent sur les chemins de fer devraient avoir un jour sur sept? —R. Je le crois certainement. Plusieurs années durant les employés de chemins de fer du Canada ont étudié ou demandé une loi qui obligerait les compagnies de chemins de fer à leur donner un jour sur sept. Je crois que c'est nécessaire à l'homme.

Par M. Pringle:

Q. Ne pourrait-on pas insérer dans ce bill un article qui, sous ce rapport, protégerait les employés de chemins de fer, en obligeant les compagnies à leur donner un jour sur sept ?—R. Si le comité peut trouver le moyen d'insérer un pareil article, je suis sûr que les employés de chemins de fer du pays y attacheraient un grand prix.

Par M. Smith:

Q. Y a-t-il, par rapport à cela, une stipulation ou un arrangement entre les organisations du travail et les compagnies de chemins de fer du Canada?—R. Par rapport à quoi?

Q. Stipulation pour un jour sur sept?—R. Non, il n'existe aucune convention, aucune convention par écrit accordant aux employés un jour déterminé ou un jour quelconque par semaine.

Par M. Macdonell:

Q. Alors, comment font-ils?—R. Dans toutes les conventions par écrit entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés, il y a une clause qui donne aux employés des trains le droit d'exiger du repos.

Par M. Smith:

Q. Voulez-vous nous expliquer un peu ce que cela signifie?—R. Cela veut dire que si un homme a été sur la route pendant trop d'heures, et qu'on veuille le faire sortir encore, il exige purement et simplement qu'on le laisse se reposer; cela fait partie de la convention passée entre les employés et la compagnie; si celle-ci tentait de le contraindre à travailler, les employés prendraient son parti.

Par M. Macdonell:

Q. Huit heures de repos?—R. Oui.

Q. C'est là le repos pour un homme qui a été à l'ouvrage pendant longtemps. Il y a une différence entre cela et la proposition de décréter un jour complet de repos?—R. Oui.

Par M. Smith:

Q. Pensez-vous que les compagnies verraient d'un bon œil les efforts qui pourraient être tentés pour empêcher que soit adoptée une proposition de cette nature pour un jour de repos obligatoire?—R. Je ne sais. Ce matin, je me proposais de m'en informer auprès de M. McNicoll. Je crois que le ministre de la Justice ou le gouvernement doivent le savoir. J'aimerais savoir si les compagnies consentent ou non à accorder cette demande, parce que je sens que cette demande n'est pas seulement dans l'intérêt des employés, mais que c'est aussi un question d'humanité, et qu'elle devrait leur être accordée.

M. PRINGLE.—Ce n'est pas une question d'accord entre les compagnies et le travail organisé. La grande question est de savoir s'il serait praticable de décréter qu'un

jour de repos sur sept sera obligatoire. J'y vois bien des difficultés; car si les employés peuvent l'exiger à volonté, les compagnies pourraient en être fort embarrassées.

M. SMITH.—C'est-à-dire lorsque l'intérêt des compagnies et celui des employés seraient d'accord.

Le TÉMOIN.—Ce que je désirais obtenir de M. McNicoll, c'est une déclaration à l'effet qu'il consentirait à accorder quelque chose comme cela, pourvu que les employés en fissent la demande. Je puis ajouter que nous avons examiné la proposition d'une loi qui rendrait criminel, pour chacun des employés, le fait de travailler sur un train après avoir été de service pendant un certain nombre d'heures; et il en serait de même à l'égard du fonctionnaire de la compagnie qui le forcerait de travailler. On a prétendu que les compagnies n'agissent pas ainsi. Je sais que cela se fait. Nous en avons la preuve. Mais je m'éloigne du projet de loi à l'étude, et je crois qu'il vaut mieux y revenir.

M. FITZPATRICK.—Je crois que nous nous donnons assez de peine, M. Hall.

Par M. Pringle:

Q. Voudriez-vous bien produire les documents que vous avez par devers vous et qui font voir les réponses à ces diverses questions?—R. Oui, je vais les produire.

Par M. Ames:

Q. Voudriez-vous bien produire un mémorandum ou résumé de quelques-uns de vos documents?—R. Je vais vous donner des copies de ceux que je crois être libre de rendre publics. Vous vous rendez très bien compte qu'avec moi les employés se servent très souvent d'un langage dont ils ne voudraient pas se servir en public.

Par M. Macdonald:

Q. Constatez-vous que cette objection des employés de chemins de fer existe plutôt dans certaines parties du pays que dans d'autres?—R. Oui.

Q. N'est-il pas vrai qu'elle se limite en grande partie à Toronto et à l'ouest?—R. J'en ai une qui provient de votre région, de Frédéricton, en voici la teneur: "A notre meeting du 1er avril 1906, j'ai lu votre lettre ci-jointe, et après discussion sur cette lettre il a été résolu qu'il ne serait pas de l'intérêt des chemins de fer d'empêcher les trains de marchandises de faire le service le dimanche et de plus, résolu que la réponse ci-dessus serait faite aux questions posées"; c'est-à-dire que l'assemblée est opposée à la mesure. Il y a d'autres endroits. A Saint-Thomas, comme je vous l'ai dit, on est unanime à la combattre.

Par M. Sinclair:

Q. En avez-vous de l'Intercolonial?—R. Je ne sais si je puis mettre la main dessus ici.

Par M. Macdonell:

Q. De divers endroits sur l'Intercolonial?—R. Il n'y a pas un très grand nombre d'hommes qui se soient suffisamment occupés du bill pour pouvoir dire s'ils sont ou non en sa faveur.

Par M. Pringle:

Q. Leur besogne est facile en ces endroits?—R. Cela se peut.

Par M. Sinclair:

Q. Voici une question qui ne me paraît pas très claire: Vous avez dit que la promulgation de cette loi augmenterait les difficultés quant à l'éloignement des employés de leurs domiciles le dimanche. Les laisserait-elle aux têtes de divisions?—R. Oui.

Q. Ne sont-ils pas éloignés de leurs domiciles aujourd'hui que les trains font le service le dimanche?—R. Une partie en serait éloignée et l'autre partie y rentrerait,

car les trains font le service des deux côtés opposés. De sorte qu'il en reviendrait à la maison autant qu'il en partirait. Il en résulterait, je crois, que les employés, en grande majorité, seraient loin de chez eux le dimanche.

Q. Il ne me paraît pas évident que les choses iront plus mal qu'aujourd'hui si vous arrêtez les trains aux têtes de division. Voyez maintenant, vous obligez les trains à faire le service, et, nécessairement, les employés s'éloignent de leurs domiciles; ils en sont toujours absents, n'est-ce pas?—R. Ils sont absents de chez eux, mais ils peuvent y revenir.

Q. Pourquoi vous figurez-vous que cela irait plus mal, que les difficultés seraient augmentées?—R. Cela est pire, parce que cela augmente les dépenses des employés. Je ne dis pas qu'il y en aura plus qui seront éloignés, mais il y en aurait autant avec un surcroît de dépenses en ce qui concerne leurs frais de subsistance.

Par M. Macdonald:

Q. Je suis porté à croire que la plus grande partie des difficultés que ces employés vous ont exposées par écrit pour vous mettre en mesure de combattre ce bill provient de ce qu'ils se rendent compte que le fait d'arrêter les trains le dimanche est de nature à entraver tout le trafic, et finalement à leur causer des dommages?—R. Oui; à cet égard, il y a une autre question dont les employés de chemins de fer ne paraissent pas avoir parlé. Le service des trains est un travail totalement différent de toute autre chose. Ces employés sont de service toute la journée, de minuit au minuit suivant. Cela ne ressemble à aucun autre travail. Certains jours de la semaine, ils doivent nécessairement partir. Cela dépend de la besogne. Il peut arriver que les livraisons des expéditeurs ne leur parviennent pas d'une manière uniforme, et lorsqu'elles leur parviennent, il leur faut les manier avec diligence. Il en résulte que la nécessité peut forcer les employés à s'éloigner le samedi après-midi ou toute la journée du samedi, et peut-être le vendredi. Ce bill les forcerait de partir le dimanche, soit deux jours sur sept qui leur seraient retranchés, et, naturellement, s'ils sont obligés de faire en cinq jours leur travail d'une semaine, ce bill augmentera le nombre des heures de travail—par jour,—et je ne crois pas que cela serait d'un grand avantage pour les employés du service des trains.

Par M. Geoffrion:

Q. En général, ces employés peuvent avoir leur jour de repos par semaine?—R. Dans la majorité des cas, je crois, sauf toutefois dans les temps de très grande presse, alors que les employés qui font le service des trains perdent au moins un jour toutes les semaines.

Par M. Schaffner:

Q. Les hommes qui travaillent sur les chemins de fer travaillent-ils plus de six jours sur sept?—R. Quelquefois; nous y comptons.

Q. Quelle est la règle?—R. Il n'y en a pas.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Que se passe-t-il effectivement?—R. Cela dépend absolument des temps. Dans la morte saison, il peut arriver que les employés ne travaillent pas quatre jours par semaine.

Q. Tout bien considéré, morte saison et temps de grande activité, ces hommes travaillent-ils plus de six jours par semaine, en moyenne?—R. Je ne le crois pas.

Par M. Pringle:

Q. De sorte qu'ils auraient une moyenne de cinquante-deux jours de repos par année?—R. Oh! oui, je le crois. En certains temps, les employés sont très souvent forcés de travailler plus de six jours.

Par M. Smith:

Q. De quel œil les employés de chemins de fer voient-ils les trains de plaisir du dimanche; quelle est leur réponse à votre question sur ce sujet?—R. La majorité est contre ces trains de plaisir le dimanche.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que M. McNicoll voudrait vous demander quelque chose.

M. MCNICOLL.—Les employés des trains sont payés à tant du mille, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN.—Sur quelques chemins; je crois qu'il en est ainsi sur le Pacifique Canadien. Il y en a qui sont payés au mille et d'autres à la journée.

Q. Sur nos lignes, ils sont payés au mille pour dix heures ou neuf heures par jour, est-ce cela?—R. Oui.

Q. Vous avez parlé d'un jour par semaine pour les employés. N'est-il pas vrai que sur nos lignes nous sommes obligés de leur garantir un certain nombre de jours? —R. Oui, vous l'êtes.

Q. Actuellement, il y a devant moi un comité qui veut 4,000 milles par mois. Cela veut dire 40 jours par mois, n'est-ce pas?—R. Il s'agit des trains de voyageurs.

Q. Il s'agit des trains de marchandises. On a parlé de 3,500 et 4,000 milles, et aussi de 26 jours par mois. Les employés eux-mêmes désirent beaucoup obtenir—100 milles par jour étant la règle générale—de 30 à 40 jours par mois. Ils font quelquefois leur journée très aisément. Mais, lorsque vous parlez du jour de repos, vous devez savoir que ces hommes travaillent d'après un arrangement qui leur garantit un minimum de parcours. Si nous leur donnons une garantie, comment pourrons-nous ne leur faire faire que quatre jours de travail par semaine?—R. Il est exagéré de parler de quatre jours.

Q. Vous avez dit quatre jours, et c'est la raison pour laquelle je vous pose la question.—R. Oh, non.

Q. Il y a une autre question qu'il importe de soumettre au comité. D'où provient ce trente-cinq pour cent? Serait-ce des endroits où nos trains ne marchent pas le dimanche? Je crois que vous avez parlé de Frédéricton. D'ordinaire, nous n'y avons virtuellement pas de trains le dimanche, et nous n'en avons aucun sur beaucoup de nos embranchements. Ces trains n'y sont pas nécessaires et nous n'y faisons pas de service. Il y a au moins trente-cinq pour cent de nos lignes sur lesquelles virtuellement nous ne faisons pas le service des trains le dimanche. Serait-ce de ces endroits que provient la plus grande partie du trente-cinq pour cent?—R. J'admets que l'opinion en faveur des trains existe là où les trains font le plus le service. D'après les lettres que je reçois ici, je crois que les endroits où il se faisait le plus d'affaires le dimanche sont les endroits d'où j'ai reçu les plus vigoureuses résolutions contre le bill projeté.

Q. Encore une question. Vous avez parlé de l'encombrement des trains à minuit le samedi, du fait qu'ils se mettraient en marche à dix, vingt ou trente minutes de distance les uns des autres, et du redoublement du danger causé par tant de trains se suivant les uns les autres; bien, cela n'est-il pas de nature à produire un état de choses grave sur une ligne à voie unique, au moment où les trains d'une division commencent à rencontrer les trains d'une autre division?—R. Il leur faudra se surveiller les uns les autres pour pouvoir se rencontrer.

Q. Et il faudrait au moins dix heures pour faire le travail que vous pouvez maintenant faire en six heures?—R. Il se pourrait.

Q. Et que dites-vous de l'augmentation des risques?—R. Ma manière de voir à ce sujet est que plus vous avez de trains plus vous courez de risques d'accidents.

M. FRANCIS KING.—A propos de certaines déclarations que l'on vient de faire, je crains qu'en exposant notre manière de voir, nous n'ayons pas clairement expliqué que nous n'entendons pas proposer le moindre amendement à la clause qui défend les trains de plaisir le dimanche. Sur ce point, nous acceptons parfaitement le principe du bill.

M. ALPHONSE VERVILLE, M.P.—Vous proposez-vous d'entendre le représentant des ouvriers? Comme membre du parlement, je ne puis débattre la question ici, mais je

demande que M. Draper secrétaire des associations ouvrières du Canada, reçoive du comité l'autorisation de le faire.

Le PRÉSIDENT.—Très bien: nous allons entendre M. Draper.

M. P. M. DRAPER est appelé. Il dit: Monsieur le président et messieurs les membres de la commission d'enquête sur le bill n° 12, touchant le jour du Seigneur.

Par M. Smith:

Q. Vous êtes le secrétaire de l'Union des arts et métiers du Canada?—R. Oui. Je dois dire que vu l'absence de notre avocat, M. John G. O'Donoghue, parti pour l'ouest par suite de la maladie soudaine de son père, je suis venu représenter l'Union des arts et métiers du Canada relativement au bill qui est maintenant devant vous. J'ajoute que l'union représente à peu près toutes les organisations du travail, savoir, l'industrie du bâtiment et autres, sauf les organisations des chemins de fer représentées par M. Hall.

Q. Combien de membres ?—R. D'après notre dernier rapport, nous en représentons 22,000, directement, et 150,000 indirectement, c'est-à-dire, tous les conseils des arts et métiers de Berlin, Brantford, Brockville, Collingwood, Chatham, Guelph, Galt, Hamilton, Midland, London, Ottawa, Sainte-Catherine, Stratford, Sarnia, Toronto, Peterborough, Windsor, Woodstock et Wallaceburgh, dans la province d'Ontario; Montréal, Grand'Mère, Québec et Lévis, dans la province de Québec ; Saint-Jean et Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick; Halifax, dans la province de la Nouvelle-Ecosse; Winnipeg, dans la province du Manitoba; Victoria, dans la province de la Colombie-Britannique, et Calgary, dans la province de l'Alberta. Tous ces conseils ont leur charte et sont subordonnés à notre congrès. Tout ce qu'ils ont à payer est une contribution *per capita* à leurs délégués. Notre congrès est le corps législatif du Dominion, et je puis déclarer qu'à nos conventions—j'ai pris part à ces conventions pendant les 10 ou 12 dernières années—l'observance du jour du Seigneur a été discutée. Je dois dire que la grande majorité des délégués représentant à ces conventions les associations des ouvriers de ce pays était à peu près unanime en faveur de l'observance du jour du Seigneur comme jour de repos. Maintenant, l'exécutif du congrès a examiné ce bill avec soin—ses membres ont leurs domiciles en diverses villes—et ils en sont venus à la conclusion à peu près unanime que le bill, tel que rédigé, est juste et libéral, et ils désirent qu'il soit adopté tel qu'il est. Voila ce que ces hommes ont décidé et voilà la raison pour laquelle je suis ici cet après-midi, afin de vous transmettre l'opinion et les veux de ces personnes; et je vais purement et simplement vous soumettre ce rapport par écrit, pour ne pas prendre une plus grande partie de votre temps.

Nous croyons que le comité et le parlement ont tous les pouvoirs pour introduire dans les codes une loi décrétant l'observance du jour du Seigneur, et à laquelle les corporations et les compagnies devront se soumettre. Nous croyons qu'aucun préjudice ne sera causé à leurs intérêts, que ceux-ci ne seront nullement lésés, et nous n'entendons pas qu'un dommage quelconque soit fait à leurs intérêts. Nous croyons que le bill, tel que rédigé et préposé actuellement, avec les paragraphes qui ont été soumis et qui font des exceptions à l'égard de certains travaux, est assez libéral, et plutôt que de mutiler le bill, il serait tout aussi bien de le rejeter en entier. Par conséquent, nous espérons que le comité sera d'avis d'adopter le bill tel qu'il est maintenant et avec très peu d'amendements importants.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Les gens que vous représentez ne sont nullement intéressés dans les affaires du transport ?—R. Non ; nous avons bien quelques organisations, mais nous laissons à M. Hall le soin d'y voir.

Par M. Piché :

Q. Vous dites que vous représentez 22,000 ouvriers du Canada ?—R. Oui.

Q. Pouvez-vous produire un état du nombre de ces ouvriers, dans chaque ville ?—R. Je ne saurais donner qu'un chiffre approximatif, d'après la taxe *per capita.* Par exemple, il y a à Toronto 14,000 membres affiliés au conseil des métiers et du travail.

Q. Faisant partie de votre organisation ?—R. Le conseil des métiers et du travail de Toronto tient sa charte de notre organisation, et, tout comme le conseil des métiers et du travail de Montréal, il est subordonné aux mêmes obligations pour les fins législatives.

Q. Combien y a-t-il d'ouvriers organisés à Montréal ?—R. M. Verville m'a dit qu'il y en avait 16,000.

Q. S'il ne s'en trouve que 16,000 à Montréal, il ne doit y en avoir que 6,000 ailleurs ?—R. Comment cela, 6,000 ?

Q. Vous avez dit représenter directement 22,000 ouvriers ?—R. Oui, je l'ai déclaré.

Q. Si vous retranchez 16,000, il ne vous reste plus que 6,000 ?—R. Voici comment nous conduisons nos affaires. Prenons Toronto, où 14,000 hommes nous paient tous leurs contributions ; par exemple, les imprimeurs n'ont droit qu'à trois délégués, les plombiers à un, bien que ces derniers soient au nombre de deux ou trois cents et les imprimeurs six cents. Notre organisation ne perçoit qu'une taxe *per capita,* suivant le nombre de délégués qu'ils envoient.

Par M. Pringle:

Q. Actuellement, ceux que vous représentez ne sont pas tenus de travailler le dimanche ?—R. Non, ils ne le sont pas.

Q. Ceux que vous représentez n'ont pas à se plaindre de cela ?—R. Peu d'entre eux sont appelés à travailler le dimanche. Cependant, il peut se présenter des circonstances exceptionnelles. On a dit, cet après-midi, que les hommes pourraient travailler ou non et qu'on ne les obligeait pas à travailler le dimanche. J'ai été contremaître pendant au moins dix ans et je sais très bien que quand le représentant de la compagnie demande à un employé de travailler, si ce dernier ne se rend pas à cette invitation, il peut très souvent perdre son emploi. Il n'a pas à choisir, car un autre travaillera et le remplacera. Je ne crois pas que ce soit juste pour ces employés. Quand ils sont fatigués et qu'on leur demande de faire un travail quelconque, généralement ils le feront, que cela leur plaise ou non.

Q. Je veux savoir si les ouvriers que vous représentez sont quelquefois appelés à travailler le dimanche ou s'ils ont toujours leur journée de repos, ce jour-là ?—R. Oui.

Par M. Piché:

Q. Quel est le nom de l'organisation que vous représentez ?—R. Le Congrès des Métiers et du Travail du Canada.

Par M. Miller:

Q. Que voulez-vous dire quand vous dites que vous représentez indirectement 150,000 ouvriers ?—R. Il y a, à Toronto, 14,000 ouvriers organisés, à Winnipeg, environ 12,000, mais nous ne percevons pas une taxe *per capita* sur ces 12,000 ou 14,000 ouvriers ; ils ne nous paient que suivant le nombre de délégués qu'ils envoient au conseil.

Par M. Piché:

Q. Ces ouvriers sont-ils, oui ou non, membres de votre organisation ?—R. Oui, ils le sont, car ils envoient leurs délégués à la convention annuelle. Nous avons eu notre vingt-deuxième convention, et la législation qu'ils veulent est d'abord soumise à ces conseils des métiers et du travail—disons, par exemple, aux unions locales des plombiers ou des imprimeurs, ensuite aux conseils des métiers et du travail, et enfin à l'exécutif du Congrès.

Q. Donc, ils sont tous affiliés à votre organisation ?—R. Oui.

ANNEXE No 1

Par M. Miller:

Q. Représentez-vous quelques arrimeurs ou débardeurs?—R. Oui, nous avons à Montréal une union de débardeurs affiliée à notre organisation, c'est une union importante, et une autre, celle des ouvriers charbonniers. Nous avons aussi à Prescott des ouvriers de la marine et des transports.

Q. Ont-ils donné leur opinion sur ce sujet?—R. Non, ils ne l'ont pas fait. Cependant, comme je l'ai fait remarquer, lors des différentes conventions, les délégués qui représentaient ces organisations se sont presque unanimement prononcés en faveur de l'observance du jour du Seigneur et du repos absolu, le dimanche; ils sont allés plus loin, car ils ne voulaient pas travailler, le samedi après-midi.

Par M. Piché:

Q. Votre organisation ouvrière est-elle la seule qui existe au Canada?—R. C'est la seule organisation ouvrière pouvant légiférer.

Q. Est-elle la seule?—R. Non, elle n'est pas la seule. Il y a le Congrès National, qui comprend quelques unions affiliées à Québec, quelques-unes aussi, je crois, à Montréal; mais nous avons des unions affiliées à notre organisation dans tout le pays, depuis Victoria, y compris le Yukon, jusqu'à l'Ile-du-Prince-Edouard.

Q. Pouvez-vous nous indiquer le nombre d'ouvriers, à Montréal et à Québec, faisant partie de votre association?—R. A Québec et à Montréal—la dernière taxe, *per capita*, qu'ils ont payée, représentait à Québec à peu près 5,000 membres. J'en ai la preuve ici.

Q. Je ne tiens pas à savoir ce qu'ils paient; seulement leur nombre. Combien y en a-t-il dans votre organisation et combien dans l'autre?—R. Au mois de septembre dernier, nous avions dans Québec 34 organisations, comprenant 3,911 membres.

Q. Dans toute la province ou dans la ville?—R. Dans la province de Québec.

Q. Combien y a-t-il de membres, dans toute la province?—R. 3,911 membres directs.

Q. Quand vous dites qu'ils sont 12,000, voulez-vous dire dans Montréal seulement?—R. Je crois pourtant avoir été assez explicite. J'ai dit qu'ils ne payaient la taxe que sur leurs délégués seulement. Par exemple, le conseil des métiers et du travail de Montréal paye, à notre Congrès, une taxe *per capita* sur environ soixante-quatre délégués.

Q. Tout ce que je veux savoir, c'est le nombre d'ouvriers qui font partie de votre organisation?—R. Je vous le dis, mais je crois que vous esayez de faire croire que je ne représente pas le nombre d'ouvriers que j'ai dit représenter.

Q. Non, la seule chose que je veux savoir, c'est le nombre d'ouvriers membres de votre organisation, à Québec et à Montréal?—R. 3,911.

Q. Dans la province de Québec?—R. Oui.

Q. Ce nombre comprend tous vos membres?—R. Oui, nos membres directs.

Q. Très bien?—R. Nous avons entre 20,000 et 25,000 membres indirects.

Q. Quelle distinction faites-vous entre membres directs et indirects?—R. Voici: directement ils payent une taxe à notre congrès sur le nombre de leurs délégués, et indirectement nous les représentons, parce qu'ils payent une taxe aux conseils qui nous sont affiliés comme corps subordonnés.

Par M. Macdonald:

Q. Dans Québec vous avez au delà de 3,000 délégués. Mais vous ne donnez pas le nombre exact de ces membres. Sont-ce ces membres que les délégués représentent?—R. Oui.

M. SINCLAIR.—Je propose que le Dr Black soit entendu.

Le Dr Black, M.P., appelé, dit ce qui suit:—

M. le Président, Messieurs,—Sur demande des membres d'une des associations médicales auxquelles j'appartiens, je veux parler de la santé publique. Depuis que j'ai demandé, mardi dernier, à être entendu devant votre comité sur ce sujet, beaucoup de personnes m'ont demandé en quoi l'observance du jour du dimanche pouvait intéresser la santé publique. On m'a posé ces questions sérieusement. Deux ou trois députés m'ont aussi, je crois, interrogé sur ce sujet. Je ne saurais mieux expliquer les intimes rapports qu'elles ont entre elles que par le manque de connaissances dont font preuve les gens intelligents sur cette question. Je suis heureux de donner mon opinion devant un comité présidé par un médecin, un médecin qui fait autorité dans la ville qu'il représente, et un homme éminent dans la province doù il vient, un président qui, non seulement est un des principaux praticiens du Canada, mais un co-éditeur d'un des journaux médicaux du pays, et il approuvera et comprendra tout ce que je pourrai dire, cet après-midi, sur les rapports entre l'observance du jour du Seigneur et la question de la santé publique.

Dans mon opinion, M. le Président, la plus importante question qui soit venue devant ce comité est celle de la santé publique et de l'observance du jour du Seigneur. Personnellement, je crois que la prospérité du notre pays dépend absolument de cette observance. Je suis convaincu qu'elle est si intimement liée à la prospérité de notre pays, comme nation, qu'il nous faut la reconnaître et nous en occuper. Nous sommes maintenant au début de notre existence, comme nation, et il importe que nous nous établissions dès maintenant sur des bases solides, tout comme on le fait pour un édifice quelconque. Nous sommes les héritiers de tous les autres siècles, et nous avons l'avantage de pouvoir éviter les grandes erreurs commises par les autres nations et les autres peuples au sujet de la non-observance de ce jour. Je dois dire que cette question de consacrer un jour de repos sur sept attire maintenant l'attention de tout le monde civilisé. Jamais, dans toute l'Europe, les peuples ne se sont autant intéressés à cette question que maintenant. Autrefois, les corps religieux et le peuple, ou le peuple représentant les travailleurs ou des organisations comme celles que nous avons ici, au pays, ont discuté cette question. Mais depuis quelques années la profession médicale et les savants ont pris part à cette discussion, et ont signalé le grand péril qu'il y a pour la santé publique de ne pas prendre une journée de repos sur les sept jours de travail.

Maintenant, je sais que vous êtes fatigués, après avoir entendu tout ce qui a été dit cet après-midi. Je le suis moi-même, et je vais tâcher de résumer, en quelques minutes, ce que j'ai à vous dire. Je désire faire une assertion et la prouver; c'est qu'il y va de l'intérêt de la prospérité nationale et de la santé publique qu'on prenne une journée de repos sur sept. Plusieurs déclarations ont été faites, devant ce comité, par des compagnies commerciales ou de transport, de manufacturiers et autres, mais ces déclarations n'ont pas été prouvées. Ils ont affirmé qu'ils ne pouvaient faire telles ou telles choses, mais ils ne l'ont aucunement prouvé. Je n'ai pas l'intention de faire, ici, au sujet de ce bill, de déclarations sans donner des preuves à l'appui. Je veux donner l'opinion des médecins et des savants sur cette question. Si vous me le permettez, j'expliquerai, par un petit graphique, ce que je veux dire, afin que le comité puisse bien le comprendre.

Le Président.—Très bien.

Dr Black.—Je désire d'abord déclarer, M. le Président, que dans tous les pays, et en particulier dans un jeune pays comme le nôtre, l'actif le plus considérable d'une nation, bien avant celui que peuvent représenter les chemins de fer et les manufacturiers, c'est la santé de ses habitants, et plus leurs muscles seront solides, plus leur cerveau sera lucide, plus considérables seront la prospérité du manufacturier, son trafic, et tout ce qui sert à faire un grand pays. Et c'est sur cette assertion que l'actif le plus précieux d'un pays est la santé de son peuple, et sur cette autre qu'un

jour de repos est indispensable pour sauvegarder la santé publique, que je base les remarques que je désire présenter aujourd'hui.

Avant de référer à la carte, je veux vous lire l'opinion de quelques médecins éminents sur l'observance d'un jour de repos. Je désire qu'il soit bien compris que je ne me fais pas le défenseur d'un jour de culte, mais bien celui d'un jour de repos. Je veux que tout le monde consacre un jour au culte s'il le veut, mais aussi qu'il se repose pour le bien de sa santé et celui de toute la nation. Le Dr Farre, qui, comme plusieurs d'entre vous le savent, était une très grande autorité médicale en Angleterre, a donné le témoignage suivant en 1832, quand un comité de la Chambre des communes a fait une enquête sur l'observance du jour du Seigneur: "Quoique le repos de la nuit semble bien régulariser la circulation, cependant il ne la restaure pas suffisamment pour donner une longue vie. Voilà pourquoi la Providence nous a assigné un jour sur sept, comme jour de compensation, pour rétablir, par un repos complet, le parfait équilibre du système animal. Au point de vue physiologique, la force non dépensée est de la force gagnée, et la perte de force par tout travail agit à l'encontre de l'objet de la nature. Vous pouvez très bien résoudre cette question d'une manière positive en en faisant l'expérience sur des bêtes de somme. Prenez ce magnifique animal, le cheval; faites le travailler aux limites extrêmes de sa force, chaque jour de la semaine, ou bien accordez-lui un jour de repos sur sept, et vous vous apercevrez bientôt par la nouvelle vigueur avec laquelle il fera son travail, les autres jours de la semaine, que ce repos lui est indispensable. L'homme, doué d'une nature supérieure, est soutenu par la vigueur de son espèce, c'est pourquoi les ravages causés, chaque jour, dans son système animal par les dépenses continuelles de force, ne se manifestent pas si vite que chez la bête; mais à la longue il se ruine plus vite et il abrège sa vie en consumant cette réserve de vigueur dont il aura besoin dans ses vieux jours, et qui (comme toute force animale) doit être ménagée. Tout cela ne'st considéré qu'au point de vue médical, sans nous occuper de la question théologique; mais, si vous considérez plus à fond l'objet propre du véritable christianisme, c'est-à-dire le repos de la conscience, la confiance en Dieu, et la bienveillance envers nos semblables, vous verrez dans cette source de vigueur nouvelle pour l'esprit, et de l'esprit au corps, un surcroît de force résultant de cette observance plus rigoureuse du dimanche comme jour indispensable de repos.

Lorsqu'il fut question d'ouvrir le Crystal-Palace le dimanche, six cent quarante et un médecins de Londres envoyèrent une requête au parlement. Cette requête contenait ce qui suit: "Nos requérants, d'après leurs connaissances des classes ouvrières et des lois qui régissent l'économie humaine, sont convaincus qu'un septième jour de repos, institué par Dieu, et indispensable à l'existence de l'homme, est absolument essentiel à la santé et à la vigueur mentale chez l'homme, dans toutes les conditions de la vie.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Etaient-ils en faveur de l'ouverture du Crystal-Palace?—R. Ils étaient contre. Sir Benjamin Richardson, une des plus éminentes autorités modernes sur l'hygiène et la santé publique, parlant des bienfaits du repos domicinal, cite les Juifs comme exemple de vigueur vitale et de santé résultant de l'observance du dimanche. Voici ce qu'il dit: "Cette race possède une endurance contre la maladie qu'on ne rencontre pas chez aucune des nations civilisées parmi lesquelles elle vit". Nous pouvons aussi citer les races anglaises et écossaises et celles du nord de l'Irlande. Il n'y a probablement aucun pays dans l'univers où le jour de repos soit aussi scrupuleusement observé qu'en Ecosse, et on pourrait difficilement trouver un pays dans le monde civilisé où la vigueur de l'Ecossais et sa capacité mentale ne se soient fait remarquer.

Quelques honorables membres.—Ecoutez, écoutez.

Dr Black.—Je sais que j'ai touché ici au vif quelques-uns de mes auditeurs, mais c'est absolument le cas quand même. La même chose se passe dans le nord de l'Irlande et aussi en Angleterre, quoique d'une façon moins exagérée. Je prétends

que jamais dans l'histoire du monde la nécessité d'instituer un jour de repos n'a été plus grande que maintenant. Le système nerveux humain n'a jamais été mis à contribution autant qu'aujourd'hui.

Q. Je crois que nous admettons tous qu'un jour de repos est nécessaire et indispensable, et que notre but est d'obtenir un jour de repos sur sept de travail.—R. J'ai remarqué aujourd'hui que tout le monde s'est déclaré en faveur de l'observance du dimanche. Il me semble que presque tous se sont opposés à sa mise en vigueur. Voila où nous en sommes, je crois. Tout ce que je veux vous dire sera en contradiction avec les dépositions que vous avez entendues, ici, se rapportant au travail, sept jours par semaine. M'autorisez-vous à continuer?

Q. Je crois que nous sommes d'accord qu'il devrait y avoir un jour de repos sur sept de travail. N'est-ce pas?—R. Je veux prouver que ce jour de repos est aussi essentiel au commerce qu'au bien-être de la nation. J'allais vous dire encore que jamais le système nerveux humain n'a été mis à contribution autant qu'aujourd'hui, dans la lutte ardente pour une situation, un emploi, l'acquisition de la fortune, et cette rivalité est si grande q'uelle exige le plus grand effort possible d'un homme pour répondre aux besoins de ceux qui comptent sur lui, le système nerveux de la race subissant une tension extrême, et la nécessité absolue d'un jour de repos n'ayant jamais été aussi impérative que maintenant. Le statistique nous enseigne que jamais nos asiles n'ont été aussi encombrés que maintenant; jamais, dans le monde, il n'y a eu autant de ruines physiques et mentales. Je veux aussi déclarer que l'homme qui travaille sept jours par semaine pendant les 365 jours de l'année ne donne pas à son pays la plénitude de ses facultés physiques et mentales. Il lui fait perdre le meilleur de son talent. Il devrait le faire profiter de ce qu'il a de meilleur en lui. Cet homme vole également l'Etat en ne lui donnant pas toute la durée de ses jours, car il les abrège. De plus, il affaiblit et compromet la génération future. L'homme qui travaille sept jours par semaine n'est pas apte à devenir l'ancètre de descendants robustes. Ses enfants sont, à leur naissance, tarés physiquement et mentalement, et nous avons là la cause de la dégénérescence physique et mentale si répandue aujourd'hui dans l'univers, c'est-à-dire les dégénérés, qui sont un problème pour tous ceux qui étudient la criminalité.

J'en reviens au graphique que j'ai suspendu au mur. Je vous apprendrai peut-être des choses que vous connaissez déjà, mais l'abondance de bonnes choses ne nuit pas, surtout quand la vie commerciale et l'amour du lucre passent avant l'observance de ces règles concernant la santé d'une nation. Je veux aussi dire que cette carte a été faite par le professeur Haegler, célèbre savant suisse, professeur à Bâle, en Suisse. Les expériences citées ici furent faites par lui, en collaboration avec le docteur Pettenkofer et le docteur Voit. Ils firent une série d'expériences si parfaites que rien ne put leur échapper pour prouver la nécessité du repos dans la vie d'un homme.

En étudiant ce graphique, vous verrez les lignes courbes qui représentent les forces vitales d'un être depuis sa naissance jusqu'à sa mort. En règle générale, depuis la naissance, la ligne commence ici (référant à la carte). La vigueur physique est minime. Elle augmente graduellement de dix à vingt, trente, quarante et cinquante ans, puis elle décroit, malgré que quelques-uns d'entre nous se rendent à soixante ans avant de décliner. Parfois, et par suite de la violation des règles de l'hygiène, cette ligne de vie décline rapidement, et nous mourons quarante ans avant notre temps. Je veux surtout attirer l'attention sur cette ligne courbe, qui semble droite et qui cependant ne l'est pas. Elle est représentée par ces courbes. Ces courbes représentant la force vitale dépensée par un homme dans une journée de travail. Le matin d'une journée de travail notre force vitale est indiquée ici, et pendant la journée elle descend jusqu'à un certain point. Le repos du soir arrive et elle reprend sa position première. Le lendemain, elle redescend, mais si voulez bien remarquer la direction de cette ligne, vous verrez qu'elle se dirige toujours vers le bas. Vous verrez que quoique nous nous reposions le soir, le repos de la nuit ne compense pas d'une manière suffisante la dépense de la journée. D'après une expérience directe qui a été faite, il n'existe aucun doute à ce sujet. Il y a dix à vingt pour cent de perte non réparés

par le repos de la nuit. Cela continue ainsi, et lorsqu'un homme travaille sept jours dans une semaine il se ruine à la fin. Après le septième jour, le dimanche arrive, et le repos de ce jour-là fait remonter de nouveau la ligne indiquant la force vitale. Et ainsi de suite, elle monte et descend, chaque jour, jusqu'à ce que le dimanche l'ait restaurée de nouveau; et, au lieu de descendre, chaque repos dominical, chaque septième jour, la remet dans son état normal. On n'a pas fait là un simple travail hypothétique, mais bien plutôt une véritable expérience scientifique.

Le comité s'ajourne.

MERCREDI, 25 avril 1906.

Le comité s'est réuni à 10.30, sous la présidence de M. Daniel, président.

Le PRÉSIDENT.—S'il plaît au comité de se rendre à l'ordre, je suppose que le Dr Black peut continuer ses observations.

Dr. BLACK, M.P.—M. le Président et messieurs du comité: J'ai décidé de réserver ce qui me reste à ajouter pour le dire devant la Chambre lorsque la question y sera discutée. Je désire seulement suggérer en ce moment un amendement ou un article au comité, et lui demander d'accorder à cet article un très sérieux examen. Dans l'intérêt de l'hygiène publique, M. le Président, j'aimerais à suggérer à votre comité un amendement ou article de ce genre, que je laisse à l'honorable ministre de la Justice le soin de mettre dans une forme appropriée. Le voici:—

"Que nulle corporation de chemin de fer, compagnie de navigation, compagnie de transport, compagnie de fabrication manufacturière ou autre compagnie, et que nuls particuliers ou particulier employant des ouvriers n'emploiera ou ne fera employer à travailler le dimanche quiconque aura travaillé plus de cinq jours de dix heures pendant la semaine précédente."

Mon but vise l'intérêt de l'hygiène public, qui demande que personne ne soit requise de travailler plus de six jours dans une semaine.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Ne pourriez-vous le rendre applicable à quelques autres encore?—R. Je voudrais le rendre applicable à tous ceux qui travaillent des mains ou du cerveau. Malheureusement, j'appartiens à une profession qui travaille 365 jours par année; je connais quelles tribulations en résultent et les voudrais éviter à d'autres.

M. F. H. CHRYSLER, C.R.—J'ai ici un document qui m'a été remis hier soir, après que les témoins pour les chemins de fer eurent terminé leur déposition. Je le crois intéressant et d'une grande valeur. Il est de M. Charles E. Cassels, à l'adresse du surintendant général du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Winnipeg, M. Bury.

La lettre est lue au comité.

M. PRINGLE.—M. le Président, M. Bury est ici, et quoique la lettre embrasse assez bien tous les points, il peut vouloir être entendu.

Le PRÉSIDENT.—Sur quel sujet veut-il parler?

M. CHRYSLER.—Sur le même sujet.

M. GEORGE J. BURY, surintendant général du chemin de fer Canadien du Pacifique, Winnipeg, est appelé.

Il dit: M. le Président et messieurs les membres du comité: Lorsque le bill vint pour la première fois à notre connaissance, il nous parut devoir atteindre très grave-

ment les fermiers et les colons aussi. Nous recevons des Etats-Unis des centaines de wagons chargés, dont la plupart contiennent des animaux de ferme et des effets. Il nous arrive des centaines de wagons remplis de colons venant d'au delà de la frontière américaine par voie d'Emmerson, de Gretna et de Portal. Ces wagons contiennent des animaux de ferme, ainsi que des instruments d'agriculture, et il est de la plus impérieuse nécessité pour le colon d'arriver à destination aussi rapidement que possible. Nous avons immédiatement remarqué, en lisant le bill, qu'il produirait un mauvais effet sur ces colons, en ce qu'il immobiliserait à la frontière ceux d'entre eux qui arriveraient le dimanche. Nous avons aussi constaté que ce bill impliquerait directement une perte pour le cultivateur.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Il ne les affecterait pas de ce côté-ci: ces colons seraient des voyageurs?—R. Non, parce qu'ils auraient charge d'un fourgon chargé de bestiaux.

Q. Ils ne cessent pas d'être des voyageurs parce qu'ils sont dans un fourgon?—R. Leurs animaux et leurs effets sont dans les fourgons, mais ils peuvent voyager sur le train des voyageurs. Nous constatons en quoi le bill affectera les cultivateurs, parce que nous n'avons que 77 jours à consacrer au transport de la récolte du blé. Comme M. Cassels le dit, il en coûte au cultivateur 66 pour 100 de la valeur de sa récolte pour la produire, et il est absolument nécessaire qu'elle atteigne les ports des lacs avant la fermeture de la navigation. Dès que la navigation est fermée, il en coûte plus pour le transport du blé, et le résultat est que le prix du blé diminue partout dans le pays. Il y a quelques années, il a diminué de six cents. Dans le Manitoba et dans les Territoires aujourd'hui, nous avons des élévateurs d'une capacité totale de 18,000,000 de boisseaux—c'est-à-dire, quand je dis nous, j'entends les habitants de ces régions. Aussi longtemps que ces élévateurs sont ouverts, le fermier peut y aporter son blé et le vendre aux prix du marché, mais après que ces élevateurs ont été fermés, par suite de l'impuissance de la compagnie de chemin de fer à transporter le blé, le fermier n'a plus qu'à abandonner son blé sur place ou à le rapporter chez lui. Si la loi de l'observance du dimanche est adoptée, elle réduira de 15 pour 100 la production de la récolte du blé.

Par le Président:

Q. Dans quel espace de temps?—R. Pendant les 77 jours depuis le moment où le blé commence à se mouvoir librement jusqu'à la fermeture de la navigation. Pour que le blé puisse se mouvoir constamment, il vous faut le maintenir en mouvement ininterrompu, et en outre il vous faut transporter aussi régulièrement au retour le charbon nécessaire aux locomotives. Un autre aspect de la question est que les cultivateurs du Nord-Ouest ne feront pas d'approvisionnement de charbon, parce qu'ils se servent surtout de lignite. Ce combustible se détériore rapidement, et les cultivateurs se proposent de rapporter du charbon après avoir transporté leur blé: il est dès lors indispensable de pourvoir au transport constant du charbon.

M. FITZPATRICK.—Je ne crois pas qu'il soit aussi important pour nous d'être convaincu qu'il faut faire quelque chose que de découvrir ce qu'il y a lieu de faire.

Par le Président:

Q. Que suggérez-vous; avez-vous quelque recommandation à faire?—R. La seule déclaration que j'ai à faire d'abord c'est que les chemins de fer ne font pas plus de travail le dimanche qu'ils ne sont obligés d'en faire, parce que le travail ce jour-là leur coûte le double des autres jours, du moins dans le Nord-Ouest. Le bill, dans sa forme actuelle, nous causerait de graves embarras.

Par M. Miller:

Q. Quant au fait qu'il est possible que les colons qui viennent dans l'ouest du pays soient arrêtés à la frontière, si un colon connaît ce fait, ne peut-il calculer le moment

de son départ, quelque soit l'endroit d'où il part, de façon à ne pas atteindre la frontière un dimanche?—R. Non, parce que, à l'heure qu'il est, sur toutes les routes américaines, les effets des colons sont empilés d'un bout à l'autre des lignes, attendant que des fourgons puissent les venir prendre.

Q. Alors le colon est exposé à être du côté américain par l'insuffisance du nombre des fourgons?—R. Oui, il l'est. Dès lors, nous voulons que, dès qu'il arrive au Canada, nous lui rendions le pays si attrayant qu'il écrive à ses amis et les attire ici.

Par M. Pringle:

Q. Est-ce que le Great-Northern est en exploitation le dimanche?—R. Oui, monsieur.

Q. Son réseau s'étend-t-il jusqu'au Manitoba?—R. On est à construire deux lignes dans le Manitoba et l'on en projette trois. On calcule qu'on y aura cinq lignes cette année peut-être.

Q. Ces lignes seront ainsi reliées au Great-Northern?—R. Elles ont pour but de transporter le blé à Duluth si c'est possible. Le transport de la récolte exige la mise en œuvre de tous nos moyens actuels, en maintenant l'organisation des trains le dimanche. Une section de ma division s'étend de Winnipeg à Fort-Williams, et je puis vous dire que nous y avons une moyenne de quarante-quatre trains de marchandises et de quatre trains de voyageurs chaque jour pendant 77 jours. Nous y faisons circuler autant de trains que possible. Ils marchent à 5 minutes d'intervalle l'un de l'autre, et tous les moyens connus sont employés pour les rendre à destination. Nous ne pourrions faire circuler un plus grand nombre de trains sur cette route. De sorte que, si vous les arrêtez le dimanche, vous réduisez de 15 pour 100 la quantité de blé qui peut être transportée. Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'en souffrira pas, parce qu'il lui faudra toujours transporter ce blé quand même, avec le Canadian-Northern. Il ne saurait être transporté autrement. Le cultivateur en souffrira, et il serait regrettable de nous créer un pareil obstacle alors que nous nous efforçons de peupler l'ouest.

Q. Vous n'emmaganisez pas de grain dans les élévateurs le dimanche?—R. Non.

Par M. Chrysler, C.R.:

Q. Vous n'avez rien dit du mouvement des wagons vers l'ouest, avez-vous quelque chose à nous en dire?—R. Si votre blé descend, les wagons doivent aussi être tenus en mouvement pour le retour, autrement vous n'aurez pas de fourgons à charger.

Q. Est-il nécessaire que ces wagons se meuvent vers l'ouest le dimanche?—R. Nécessairement. Supposez que vous mettiez les locomotives en mouvement vers l'est le dimanche pour les besoins du trafic, et que vous ne les rameniez pas immédiatement. Il vous faudrait les ramener ensuite à vide, ou vous désorganiseriez tout le trafic.

Q. Comment cela se ferait-il?—R. Je vais expliquer cela. Pendant la période de pleine activité du transport du blé, nous voiturions 500 charges par jour vers l'est et ramenions 500 wagons, en partie vides et en partie chargés. Supposons que nous descendions ainsi 500 wagons par jour pendant sept jours. Cela ferait 3,500 par semaine, et s'il fallait les ramener en six jours, il vous faudrait, en un seul jour, ramener les locomotives à vide.

M. MILLER.—Est-ce que tout le commerce de poisson de la côte du Pacifique est apporté par wagons de messageries.

M. CHRYSLER.—Je crois que M. Drinkwater, qui est ici, pourra nous renseigner.

M. DRINKWATER.—Tout ce qui a trait au trafic du poisson de Vancouver à Boston, est marchandise de messageries, et parfois deux ou trois et même quatre wagons sont attachés à un train pour ce service.

M. CHRYSLER.—Y a-t-il quelque limite au nombre de wagons des messageries que vous pouvez mettre dans un train?

M. DRINKWATER.—Aucune limite.

M. MILLER.—Un habituellement par train ordinaire.

M. DRINKWATER.—Dans un train ordinaire un wagon suffit généralement.

M. W. A. Galliher, M.P.—Il est un sujet que j'aimerais à vous soumettre. Je n'ai pas pu assister au comité hier, j'en ai été empêché par d'autres comités et par la séance de la Chambre. J'ai reçu, des producteurs de fruits du Kootenay, des télégrammes qui ont été remis au président ou au secrétaire de ce comité. J'ignore, naturellement, dans quelle mesure on s'est occupé hier de cette question du transport des menus fruits, cueillis, aux petites stations, le long de la voie, où des bateaux font le service sur les lacs. Depuis quelques années, au Kootenay, la production des fruits a créé une industrie remarquablement considérable et qui se développe rapidement, non-seulement des menus fruits, mais aussi des autres fruits, particulièrement le long des rives du lac, par exemple, à Nelson à une extrémité, et à Kaslo à l'autre extrémité. La même remarque s'applique aux lacs La-Flèche. Comme nous le savons tous, il n'y a pas le long des rives de ce lac de chemin de roulage sur un parcours appréciable, de sorte que vous ne pouvez, le samedi, y transporter de fruits aux bureaux des messageries. La seule manière de faire parvenir ces fruits cueillis le samedi aux bureaux des messageries est de faire atterrir les navires, qui les prennent aux petites stations, comme ils le font le long des lacs. Je voudrais insister sur ce qui est dit dans ces télégrammes et expliquer la situation sur ce point, en démontrant l'importance qu'elle comporte pour ceux qui se livrent à cet endroit à la fruiterie.

Le PRÉSIDENT.—Elle a été examinée très minutieusement hier.

M. GALLIHER.—La situation est exceptionnelle dans la Colombie-Britannique, parce qu'on n'y a pas de chemin de roulage et qu'on y doit transporter les fruits par bateau.

Le PRÉSIDENT.—M. Aylen veut faire quelques observations relativement à la production de l'énergie électrique.

M. HENRY AYLEN, C.R.—Relativement à un amendement suggéré, imprimé à la page 3 des procès-verbaux, permettez-moi de signaler qu'un proviso concerne l'électricité, et que l'on demande protection pour la production et l'usage du courant électrique. Je représente l'*Ottawa and Hull Power and Manufacturing Company,* dont le siège des opérations est à Hull. J'ai ici deux contrats qui ont été souscrits par la compagnie et que le comité peut examiner. Les deux plus importants clients de cette compagnie sont la *Portland Cement Company of Hull,* qui doit prendre 3,000 chevaux par jour pendant quinze années; l'énergie doit être fournie chaque jour de l'année et à chaque heure du jour, avec une clause à l'effet que $150 par jour devront être payés comme dommages liquidés, si les conditions ne sont pas remplies. L'autre contrat est avec la ville d'Ottawa, et nous oblige à fournir 2,00 chevaux chaque jour de l'année pendant dix ans. Ces contrats étaient parfaitement légaux lorsqu'ils ont été consentis. Il n'y a rien dans ce bill qui protège la production du courant électrique nécessaire à l'exécution de ces contrats. La ville d'Ottawa se sert de ce pouvoir pour l'éclairage des rues et aussi pour usages domestiques à Ottawa. La *Portland Cement Company* est une compagnie récemment établie à Hull, qui a exécuté des travaux d'installation au coût d'un million de piastres environ. C'est, à l'exception de l'*Eddy Manufacturing Company,* l'industrie la plus considérable de Hull; sans ce pouvoir, elle ne peut faire fonctionner ses machines, et le fait que nous sommes en état de le lui fournir à très bon marché a été l'une des considérations qui l'ont attirée à Hull.

Par le Président:

Q. Elle est alors en opération les dimanches?—R. Oui, c'est absolument nécessaire. J'ai ici l'expert de la compagnie, M. Hassen. Il est l'un des messieurs qui sont venus pour établir cette industrie à Hull. Il est venu des Etats-Unis pour mettre en pratique un nouveau procédé que lui et ses associés ont appliqué aux Etats-Unis, et il désire être entendu au sujet de l'effet qu'aurait le bill sur cette industrie. Je puis dire, de plus, que j'ai expliqué au président comment fonctionnent les fourneaux électriques. J'ignore si le comité aimerait à entendre cette explication.

ANNEXE No 1

Q. Fabrication phosphoreuse?—R. Voici le plan d'un fourneau électrique ordinaire (indiquant le plan). Ceci, ici, est la cage en acier, et elle est bordée de briques réfractaires; ensuite, à la base et au sommet des briques réfractaires est une plaque de carbone. Un courant entre dans le fourneau électrique par le dessous et l'autre descend d'en haut. Un gaz se forme dans le fourneau, le phosphore s'échappe du fourneau sous forme de gaz, et il est absolument nécessaire pour la production du phosphore que le fourneau soit, à la fois à la base et au sommet, aussi hermétiquement clos que l'art mécanique puisse le permettre. La roche de déchet est extraite sous forme liquide par cette petite ouverture ici, et le phosphore s'échappe du fourneau, sous forme de gaz, et passe à travers un condensateur de 150 pieds de long probablement, pour à la fin sortir dans l'eau. La carbone de la base doit être au-dessous du chio, et si vous enlevez la chaleur les dimanches, les matériaux, le phosphate de chaux dont on fabrique le phosphore, devient une roche solide, de sorte que le lundi vous auriez à démolir ce fourneau solidement construit et à en enlever la roche avant de pouvoir mettre de nouveau en œuvre le procédé électrique, ce qui prendrait deux ou trois jours. Cette industrie est en opération depuis dix ans. Un cinquième environ de son produit est employé au Canada; le reste est pour le commerce d'exportation, et je suis certain, d'après ma connaissance personnelle, que si le bill s'appliquait à cette industrie, elle cesserait d'exister. Si vous maintenez la chaleur, sans ajouter de nouvelles matières à l'alimentation du fourneau, cette chaleur devient si intense dans le fourneau électrique qu'elle le détruira en trois ou quatre jours; nous ne pouvons protéger le fourneau sans l'alimenter avec la matière de fabrication, qui diminue l'intensité de la chaleur. Il n'est pas de compromis possible dans une industrie de cette espèce. Elle doit fonctionner le dimanche ou cesser absolument d'être.

Par M. Smith:

Q. La production est-elle exactement aussi considérable le dimanche que les autres jours?—R. La production est à peu près aussi considérable, mais la main-d'œuvre n'est pas employée dans une aussi grande mesure.

Par M. Ames:

Q. Combien d'hommes?—R. Cette compagnie emploie en tout cent vingt-cinq hommes, mais dix-huit ou vingt seulement le dimanche. La production aux Chutes Shawinigan est très considérable, et les procédés y sont exactement semblables à celui que je viens de décrire, il ne peut exister de compromis avec ces procédés, qui doivent fonctionner le dimanche ou cesser d'être appliqués. On me dit que, quant à ce qui concerne les autres industries électriques, c'est beaucoup la même chose. Il peut y avoir quelques exceptions, mais la règle générale est que si elles ne peuvent fonctionner le dimanche elles doivent cesser entièrement d'exister. De plus, le gérant de la Compagnie James MacLaren, qui est à entreprendre une immense installation hydraulique sur la rivière du Lièvre, dans l'intention de vendre de la force motrice à des industries comme celle-ci, m'a dit qu'il faut assurer la protection des industries électriques. La Compagnie MacLaren a levé le plan de cette rivière depuis des années et elle a obtenu de l'hon. M. Parent, alors qu'il était commissaire des terres de la Couronne, l'assurance que si ses calculs établissaient que cette rivière peut être utilisée comme génératrice de puissance hydraulique, les privilèges nécessaires à cette fin lui seraient accordés. Elle a dépensé environ $25,000 à explorer cette rivière et à élaborer un projet pour la développer, en régulariser le cours, et le gérant m'assure que si des industries comme celles de la production du phosphore, sont entravées, il cessera les travaux de développement de la puissance hydraulique, car ces industries n'iront pas s'établir là et il n'y aura aucune demande d'énergie électrique.

Maintenant, je ne crois pas qu'il doive y avoir aucune objection en ce qui concerne le développement du courant électrique. L'*Ottawa and Hull Power Company* developpe maintenant 6,000 chevaux. Il n'y a que six hommes employés à ses travaux. Ce ne sont pas eux qui produisent la force motrice, cette force motrice est produite par

le courant de l'eau. Tout ce que ces hommes ont à faire est de rester assis dans une chambre, deux à la fois, et de surveiller les machines. On a là une capacité suffisante pour le développement de peut-être 10,000 chevaux, et ces deux hommes pourront surveiller la puissance hydraulique de 16,000 chevaux. Ils travaillent huit heures de suite. C'est là tout le travail employé dans une grande usine de production d'energie électrique comme celle-ci.

M. R. D. Hassen, gérant des *Hull Cement Works,* est appelé:

M. Ames.—Combien de personnes sont employées aux *Hull Cement Works?*

M. R. D. Hassen.—Environ 280.

M. Ames.—Combien le dimanche?

M. Hassen.—Environ 200. Nous ne pourrions absolument pas fermer le dimanche. Nous sommes dans la même situation que les fourneaux électriques dont on a fait la description, et quoique nous alimentions le nôtre d'habitude uniquement avec du charbon, nous l'allumons au moyen de l'électricité.

M. Aylen, C.R.—Quelle quantité d'énergie électrique, outre votre installation à vapeur, vous faut-il pour le fonctionnement de vos machines?

M. Hassen.—Il nous faut 3,000 chevaux—Nous n'avons pas d'installation à vapeur pour cette fin.

Par le Président.—Pourquoi cela entraverait-il vos travaux si vous fermiez le dimanche?—R. Cela détruirait les fourneaux. Notre fourneau n'est pas un fourneau électrique, et cela prendrait au moins deux jours—si vous interrompez son fonctionnement pendant un jour, nous ne pourrions obtenir des machines l'effort nécessaire dans quatre jours.

Par M. Miller:

Q. Vous ne faites pas de mélange ou de broiement le dimanche?—R. Oh! oui; nous sommes obligés d'en faire pour maintenir les rouages en mouvement. Nous nous efforçons d'éviter le travail le dimanche en installant deux câbles pour sortir le minerai des carrières le dimanche.

Q. Pourquoi vous faut-il faire du mélange?—R. Il nous faut maintenir l'approvisionnement.

Q. Pourquoi mélanger et broyer ?—R. Il nous faut maintenir le fonctionnement des appareils rotatifs.

Q. Vous entretenez le feu des fourneaux pour les protéger?—R. Oui.

Q. Puis vous devez maintenir les opérations du broiement pour utiliser la chaleur que vous produisez?—R. Oui, monsieur.

Par M. Ames:

Q. Réduisez-vous au minimum absolu le travail du dimanche?—R. Oui, monsieur.

Q. Et cependant vous avez besoin de 200 hommes le dimanche et de 280 les autres jours?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous ne laissez libres que quatre-vingts hommes le dimanche?—R. Environ ce nombre.

Par M. Miller:

Q. Si vous maintenez le feu des fourneaux, le dimanche, pour les protéger, et qu'ensuite vous ne faisiez ni mélange ni broiement, le résultat en serait que vous perdriez toute la chaleur que vous produisez?—R. Non, nous n'aurions pas de place pour nos matériaux. Nous n'avons pas d'installation pour garder les substances qui sortent des appareils rotatifs. Il nous faut les broyer aussi rapidement que nous le pouvons.

Q. Si je comprends bien, ces substances sortent des appareils rotatifs et doivent ensuite être soumises à un procédé de broiement?—R. Oui.

ANNEXE No 1

Q. Si vous pourvoyiez à l'établissement de chambres de dépôt pour les substances sortant des appareils rotatifs, vous pourriez alors vous soustraire à la nécessité de continuer le broiement?—R. Non, il nous faudrait encore le faire. Nous avons un certain espace de magasinage, mais il nous faut en sortir les substances aussitôt que possible, parce qu'elles se détériorent.

Par M. Ames:

Q. En vingt-quatre heures?—R. Oui, monsieur, dans une certaine mesure.

Par M. Miller:

Q. Quelle est la cause de cette détérioration?—R. Les substances se broient mieux quand elles sont chaudes.

Q. Elles ne subissent pas d'altération dans leur qualité?—R. Non.

Par le Président:

Q. Vous travaillez nuit et jour?—R. Oui, vingt-quatre heures chaque jour, deux équipes.

Par M. Smith:

Q. Vos hommes ont-ils une augmentation de gages le dimanche?—R. Non.

Q. Ils n'ont jamais demandé des gages plus élevés?—R. Non; les hommes sont parfaitement satisfaits des gages qu'ils reçoivent.

Q. Vous ne payez rien comme supplément le dimanche?—R. Non.

Par M. Aylen, C.R.:

Q. Quelle est la production de votre établissement?—R. 2,000 barils par jour.

Q. Etes-vous à établir une usine à Calgary?—R. Oui.

Q. Quel serait l'effet de ce bill sur cette usine de Calgary?—R. Nous ne la construirions pas, tout simplement.

Q. Quelle serait la capacité de production de l'usine que vous vous proposez d'établir à Calgary?—R. Environ 2,500 barils par jour.

Q. Le procédé de votre fabrication est-il un procédé continu?—R. Oui, monsieur.

Q. Employez-vous le roc et la glaise tels que vous les prenez dans la carrière?—R. Oui.

Q. Et combien de temps cela exige-t-il?—R. Environ deux heures.

Q. Est-il possible de suspendre les opérations en cours?—R. Non.

M. Aylen.—Dans une lettre des producteurs de minerais, de minéraux et de métaux que j'ai produite, ces messieurs mentionnent qu'ils désireraient offrir le témoignage d'experts, pour démontrer que les amendements qu'ils demandent sont absolument nécessaires au maintient de leurs industries. J'ai compris, M. le Président, que vous avez dit que leurs assertions seront considérées comme avérées, à moins que quelqu'un ne les conteste.

M. le Président.—Ceci est exact.

M. Aylen.—Advenant semblable contestation, nous prenons pour acquis, comme résultat de notre entrevue avec vous, que nous aurons l'occasion d'être entendus et de produire des témoignages sous serment. Nous ne demandons pas que l'on accepte des déclarations qui ne soient pas appuyées.

Les messieurs suivants, représentant d'importantes entreprises, m'ont transmis leurs noms: M. E. P. Jones, représentant la *Dominion Iron and Steel Company,* de Sydney, N.-E.; M. Moss, de Toronto, représentant la *Deseronto Iron Company,* la *Willson Carbide Company,* la *Atikokan Iron Company* et la *Lake Superior Copper Company;* M. Foster, C.R., de Montréal, représentant d'importantes industries aux chutes Shawinigan; M. D. H. Browne, représentant la *Canadian Copper Company,* de Copper-Cliff, Ont.; M. Edward Peck, représentant les *Peck Rolling Mills, Ltd.,* de Montréal; M. Saint-Maurice, représentant John McDougall et Cie, de Montréal;

M. P. H. Falter, représentant la *Northern Aluminum Company,* des chutes Shawinigan, Qué.; M. T. J. Drummond, représentant l'*Algoma Steel Company,* la *Canada Iron Furnace Company* et la *Londonderry Iron and Mining Company,* de Montréal; M. F. H. Clergue, représentant des industries considérables au Saut-Sainte-Marie; M. J. R. Kinghorn, représentant les *Montreal Rolling Mills,*—ces messieurs m'ont assuré et m'ont demandé de communiquer qu'ils ont à eux tous $50,000,000 d'engagés au Canada, et qu'ils sont en mesure de produire une preuve par experts, pour établir sous serment que les privilèges qu'ils réclament dans les amendements par eux suggérés sont essentiels au maintien de leurs industries. J'ai compris, d'après ce qu'a dit votre président, qu'il n'était pas nécessaire de faire entendre cette preuve, vu que personne n'a révoqué en doute les déclarations qui ont été faites; mais, si l'on conteste l'affirmation de ces messieurs que ces privilèges leur sont essentiels, nous croyons que nous devrions être autorisés à offrir une preuve sous serment.

M. Ames.—A la page 3 de la preuve imprimée, il y a deux amendements suggérés. Etes-vous d'avis qu'ils font droit à vos réclamations?

M. Aylen.—Je crois qu'ils y font droit, et peut-être aussi à celles des fabricants de ciment. Je les crois satisfaisants.

M. Ames.—Vous comprenez que ces amendements rendraient justice à tous vos clients?

M. Aylen.—Oui, et j'attire votre attention sur la lettre de M. Shearer adressée au gérant général de la *Hamilton Blast Furnace Company,* où il dit:

"Toronto, 11 avril 1906.

"M. Hobson,
Gérant général, *Hamilton Blast Furnace Company.*
"Hamilton, Ontario.

Mon cher monsieur,—En causant avec M. Samuel Barker, M.P., l'autre jour, j'ai appris que votre compagnie était d'opinion que le bill sur l'observance du dimanche empêcherait le fonctionnement des hauts-fourneaux le dimanche.

Nos avocats étant absolument d'avis que ce bill n'aurait pas l'effet d'entraver les opérations des hauts-fourneaux, et la *Lord's Day Alliance* ne désirant en aucune façon les entraver, je vous écris, à la demande de M. Barker, pour vous demander de m'envoyer, si vous le voulez bien, par le retour du courrier, un projet de tout amendement qui, à votre avis, serait plus clair.

"Vous remerciant par anticipation,

"Bien à vous,
"J. G. SHEARER."

Il y a une affirmation de la part du secrétaire de la *Lord's Day Alliance* à l'effet que cette association ne s'oppose nullement au fonctionnement des hauts-fourneaux, et sans doute les autres industries sont de même nature—ne sont pas même aussi sujettes à critique——

Le Président.—Je suppose qu'aucun membre du comité ne désire plus entendre qui que ce soit sur ce point.

M. Fitzpatrick.—Je crois que ceci met fin à l'enquête à ce sujet.

M. A. H. Clark.—Il y a ici quelques messieurs, venus au sujet des opérations des puits de pétrole d'Essex et de Kent. Je serais heureux qu'ils fussent entendus.

M. O. L. Lewis, Chatham, Ontario, parle comme suit: Je viens ici pour représenter la *Walker Oil and Gas Company.* M. Kennedy, le gérant, est également ici. Incidemment, M. Kennedy représente *Carman & Fairbanks.* Ces deux compagnies font leurs opérations dans les champs pétrolifères de Bothwell. La législation proposée, telle que je la comprends, affectera le travail des puits, le vidage des puits dans ce bassin, et l'on a cru opportun de solliciter l'indulgence de ce comité pour qu'il nous

permettre de tâcher de l'éclairer sur notre situation. C'est un fait bien connu que, dans les champs pétrolifères de Petrolea, on ferme maintenant le dimanche, mais je désire faire observer aux membres du comité que les champs de Petrolea ne sont pas comme ceux de Bothwell. Le champ de Petrolea est peu profond. A ma connaissance —j'ai là des intérêts personnels indirects—il faut, pour faire fonctionner les puits, y injecter de l'eau quelquefois. Dans les autres champs c'est différent. Il vous faut pomper une grande quantité d'eau pour obtenir un peu d'huile. M. Wade, le contremaître de notre compagnie, en donnant son témoignage sous serment dernièrement, en vertu du *Lord's Day Act of Ontario,* a dit qu'il était au service de la compagnie depuis neuf ans; qu'il avait établi plusieurs puits, et que leur fonctionnement lui était familier; il a fait la descripton de ces puits lourdement chargés d'eau. Cela demanderait nécessairement l'aspiration d'une grande quantité d'eau pour assurer la production de trois quarts d'un baril par jour. La *Walker Oil and Gas Company* a 58 puits, ou plutôt elle les avait au moment de l'enquête devant le magistrat de police de Chatham. Vingt-deux de ces puits sont de ceux appelés puits lourdement chargés d'eau (*heavy water wells*). Elle en a 10 autres—c'est-à-dire que la formation de la strate inférieure est telle que l'eau viendra d'un puits à l'autre si vous ne pompez pas continuellement pour empêcher le flot de gagner les autres puits. Il a donné des exemples. Un puits Walker fut fermé pendant six heures; sur le champ *Carman & Fairbanks,* le long du champ Walker, le puits Carman fut quelquefois fermé pendant six et douze heures, jusqu'à ce que l'eau de l'un d'eux put être pompée. Dans un cas, j'ai la preuve faite, au cours de cette enquête, que l'on a dû pomper sans interruption pendant six jours pour obtenir le jet d'huile ordinaire, après qu'on eut fermé pendant à peu près trente heures. Autre exemple sur ce point: si vous suspendez le fonctionnement des machines pendant vingt-quatre heures, du samedi soir à minuit le dimanche, cela prendra de trois à six jours pour obtenir que la production revienne à son état normal. Maintenant, on s'appuie beaucoup sur le témoignage du Dr Fairbanks—j'ai ce témoignage ici; il a donné ce témoignage sous serment—et lui-même admet—il a fourni à cet effet les chiffres que j'ai ici, que l'on désirait fermer les puits Carman certains dimanches pendant le mois, et cependant, quoique Fairbanks ait affirmé qu'il avait de consciencieuses objections à poursuivre ses opérations le dimanche, nous avons la plus forte preuve dont le cas est susceptible dans le fait que *Carman & Fairbanks* en sont revenus à continuer leurs opérations le dimanche.

Maintenant, quant à ce qui concerne la main-d'œuvre employée. Je vais faire ma démonstration en disant que ma clientèle, la Compagnie Walker, a placé probablement $125,000 dans cette entreprise, et tout ce qu'elle demande pour son fonctionnement le dimanche est le travail d'un seul homme. S'il se produit une interruption, cet homme a pour instruction de ne pas s'en préocuper ; si un puits se dérange, on le laisse faire—on maintient le fonctionnement des machines. Tout ce qu'il a à faire est d'alimenter les feux. Il déclare que ce travail ne nuit pas à l'exercice de ses devoirs religieux. Il se rend au travail le dimanche à midi et en part à minuit. Il peut aller à l'église le dimanche matin s'il le veut; il n'y a pas d'obstacle à ce qu'il le fasse. Il dit de plus que pendant cinq ou peut être six mois de l'année les machines doivent être tenues en activité, sans quoi elles gêleront. Ainsi, à tout événement, le seul temps durant lequel un homme ne serait pas obligé d'entretenir la vapeur serait pendant peut-être quatre mois de l'année, les mois d'été. Une autre question est celle-ci: nous disons que nos fonds engagés sont de $125,000. Il nous faut, à tout événement, tenir là un gardien pour la protection de notre propre capital, et cet homme, qui se tient assis pour maintenir les feux de la chaudière et ne fait rien autre chose, remplit les fonctions de gardien. La situation est exceptionnelle. Je ne connais aucun autre champ pétrolifère absolument semblable, où se rencontre cet élément des puits lourdement chargés d'eau. Si vous le désirez—je ne veux pas prendre trop de temps—je puis vous donner quelques détails sur les résultats directs de la fermeture de ces puits. Un homme, M. Brewer, a dit que nous avons quelques puits chargés d'eau dans notre région—

Par M. Pringle:

Q. Quel amendement suggérez-vous pour faire droit à votre réclamation?—R. Tout simplement un amendement qui permette de faire fonctionner les puits, si vous le voulez, dans cette région.

Par M. Ames:

Q. Voulez-vous lire ce paragraphe (*f*), à la page 3, et voir si, une fois adopté, il ne s'applique pas à votre cas?—R. C'est précisément la question qui a été débattue devant le magistrat, et il n'a pas rendu de jugement.

Q. C'est un nouvel amendement.—R. Il soulève la question ; c'est la question sur laquelle il a réservé sa décision pour trois mois.

Q. " Quand ces feux, réparations ou travail sont essentiels à une industrie quelconque d'une nature telle que, sans les poursuivre le dimanche, cette industrie ne peut être constamment et régulièrement exploitée pendant les six autres jours de la semaine."—R. Je vois cela.

Q. Vous prétendez que votre industrie ne peut être exploitée sans interruption? —R. Si elle ne le pouvait pas, ce serait une perte.

Q. Je comprends que vous prétendez que l'huile ne peut être produite à certains jours?—R. Je comprends que l'argumentation adverse est qu'il y a une accumulation d'huile que vous pouvez extraire éventuellement, même s'il y a arrêt du travail, et qu'il en est ainsi pendant toute la semaine. Nous disons que ce n'est pas là le résultat. Nous disons que vous ne l'obtenez pas, et que l'eau étant naturellement plus pesante que l'huile, refoule l'huile, et qu'il vous faut la pomper avant d'obtenir l'huile de nouveau. Et, dans ce champ, avec un flot qui va et revient, si vous fermez un puits pendant qu'un autre fonctionne, l'eau voyage de l'un à l'autre. Nous suggérons qu'il y ait une clause concernant spécialement cette question.

Par M. Miller:

Q. Vous voulez un homme pour chaque puits?—R. Non, un homme pour tout l'outillage, de midi à minuit. Ce seul homme peut surveiller les feux de tous les puits en fonctionnement. S'il était là comme gardien, il lui faudrait surveiller les machines.

Par M. Pringle:

Q. Cela s'appliquerait-il à tous les puits d'huile—un ou deux hommes suffiraient le dimanche?—R. Je le crois. Dans le champ de Petrolea, il y a peut-être cinquante puits avec un seul homme. L'on n'y songe même pas à faire des réparations. On n'y fait jamais cela. L'homme a tout simplement pour instructions de maintenir le fonctionnement. Si un puits se dérange, on le laisse là.

Par M. Ames:

Q. Etes-vous d'opinion que vous ne pourriez pas pomper de vos puits une aussi grande quantité d'huile en six jours qu'en sept ?—R. Nous sommes d'opinion que vous ne pourriez jamais obtenir, en arrêtant, l'huile que vous obtiendriez en fonctionnant d'une manière continue, et ceci s'accorde avec le témoignage de M. Wade.

Q. Dites-vous que la quantité d'huile qui s'accumulerait dans ces puits pendant sept jours ne pourrait pas être pompée en six jours?—R. Je dis qu'avec des puits fermés et que l'on laisse à eux-mêmes pendant vingt-quatre heures, vous ne recouvrez pas dans la semaine l'huile que vous obtiendriez si vous fonctionniez sans interruption.

Q. Ce que je m'efforce d'éclaircir est ceci : est-ce la dépense additionnelle causée par l'enlèvement de l'eau accumulée dans les puits ou est-ce le fait que vous perdriez une certaine proportion de l'huile qui suinte et s'accumule si vous ne pompez que six jours au lieu de sept?—R. L'une et l'autre.

ANNEXE No 1

Q. Pouvez-vous l'obtenir toute en six jours?—R. Non; nous disons que nous subissons une perte absolue, en ceci que peut-être pendant trois jours nous ferions fonctionner les machines sans rien obtenir.

Q. Vous n'obtenez pas la même quantité d'huile pendant les deux ou trois autres jours ?—R. Non. C'est l'eau qui la refoule dans les puits; c'est une eau salée pesante, et il vous faut la pomper avant de continuer vos opérations. Il peut se faire que vous pompiez cinquante barils avant d'obtenir trois quarts d'un baril d'huile.

Par M. Miller:

Je me demandais si ce monsieur dont vous nous disiez qu'il avait cessé de pomper, le dimanche, et qu'il avait recommencé à le faire, se trouve dans une situation plus désavantageuse que si son puits avait été pompé et n'avait pas été fermé le dimanche?—R. Non, il dit que c'est là un sujet sur lequel un homme ne peut être fixé. Il dit que tout puits est comme un enfant dans la famille: ils ont tous un tempérament différent. Dans un puits, vous pourrez avoir de l'huile à moins de cent pieds. Dans un autre vous atteindrez de l'eau. Vous ne pouvez rien prédire sur leur compte. Ils sont aussi différents que les enfants dans la famille. Petrolea, sans doute, n'a réellement pas besoin de cette législation, parce que ses puits sont peu profonds, et ce n'est pas pour dégager les puits qu'on y injecte de l'eau, mais pour obtenir un jet continu d'huile. Je crois que le plus fort argument à ce sujet est dans le fait que si nous pouvions obtenir autant d'huile dans sept jours, en ne travaillant que trois jours, nous ne voudrions manœuvrer que trois jours. S'il nous faut travailler nos puits sept jours, pour obtenir l'huile que sept jours peuvent nous donner, serait-il de bonne politique de ne les travailler que pour ce qu'ils produiraient en quatre jours seulement?

Par M. Ames:

Q. Je tenais à savoir si vous pouviez, en six jours, extraire toute l'huile qui suinte dans votre puits dans le cours de sept jours, et non de savoir si cela serait plus dispendieux par suite de l'accumulation de l'eau?—R. Le témoignage de M. Wade dit que cela ne serait pas possible, à cause de la nature des puits.

Q. Il y aurait diminution de la quantité d'huile qui pourrait être extraite?—R. Des deux manières il y aurait perte: quant aux dépenses et quant à la production.

Q. Combien de barils par jour produisent vos 22 puits chargés d'eau?—R. Environ les trois quarts d'un baril par jour chacun.

Q. Environ dix-sept ou dix-huit barils?—R. Oui.

Q. Pendant les sept jours de la semaine?—R. Oui. Les autres puits varient: quelques-uns sont peu chargés d'eau. On n'en tire pas beaucoup d'eau. Je puis vous citer un exemple. Dans un cas ils ont été fermés durant trois dimanches; ce n'est que le mercredi à midi qu'ils ont recommencé à fournir de l'huile. Il en a été ainsi des puits Carman et Fairbanks et de ceux de Clark. Clark a cité des faits et des chiffres pour démontrer que non seulement il pompait de l'eau, mais qu'il y avait une perte évidente de 25 pour 100 de la quantité d'huile pompée.

Par M. Miller:

Q. Cet inconvénient de l'eau se manifeste-t-il toute l'année?—R. Oh oui, tout le temps. Il faut travailler sans interruption pour assurer la sortie permanente de l'huile à travers les pores du roc. C'est là ce qu'on appelle un puits profond lourdement chargé d'eau. Vous ne pouvez pas le faire fonctionner autrement. Notre prétention est que si vous arrêtez le dimanche, vous endommagez votre puits, parce que c'est cette cire particulière de l'huile qui remplit les pores s'il est inactif. Si vous continuez à pomper, vous empêchez cette cire de se déposer. Dans l'état de choses actuel, il nous faut un gardien absolument, et le même homme peut surveiller les feux de la machine et protéger nos intérêts. J'ai simplement fait observer que la politique du gouvernement est d'encourager l'industrie du pétrole dans ce pays. On accorde une prime pour chaque baril d'huile que nous extrayons, et si vous encouragez

cette industrie et adoptez une législation qui en fasse une entreprise non productive, vous êtes en désaccord avec les intentions de votre propre législation.

M. T. C. CASGRAIN, C.R.—Quand nous vous expliquions hier les amendements dont, dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer, nous désirions que votre comité fît l'examen, nous avons produit deux amendements au paragraphe 4, l'un, court, ne demandant que l'insertion dans le paragraphe du mot "urgence" avant le mot "nécessité" ou après, l'autre portant sur le paragraphe (*e*), qui permettrait aux compagnies de chemin de fer de transporter les marchandises ordinaires, de messageries, etc., et de faire le travail s'y rattachant. Nous voulons être clairs en cette matière. L'amendement que nous proposons aurait pour résultat d'abandonner ou de biffer les paragraphes (*g*) et (*h*) de l'article 4. Les amendements que nous soumettons à ce comité sont presque identiques à ceux qui lui ont été soumis par M. King et M. Meredith, de la part de la *Shipping Federation*.

Le PRÉSIDENT.—M. Cook est-il ici?

M. FRED COOK, Ottawa.—On m'a demandé d'exposer devant le comité la situation toute particulière d'un journal de la côte du Pacifique. Je ne parle que pour celui-ci, quoique ce que j'ai à dire s'applique à plusieurs journaux du matin publiés dans cette région. Le journal dont je fais mention est le *Colonist*, de Victoria, le plus ancien quotidien publié dans la Colombie-Britannique. Il est publié six jours de la semaine, les mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi et dimanche. Il ne publie pas le lundi matin, pour donner au personnel un jour de repos le dimanche. Le travail réel de l'édition du dimanche est complété vers trois heures du matin de ce jour, et, de ce moment, à l'exception de la livraison du journal aux abonnés, à leurs domiciles—il n'en est pas vendu sur la rue—aucun travail n'est fait pour le *Colonist* de Victoria. Les hommes ont leur jour de repos, le reste du dimanche et jusqu'à huit heures le lundi matin. Le gérant de ce journal, M. Sargison, m'a demandé de dire, au sujet de tout amendement que votre comité désire faire, en traitant de cette question, que le jour de repos des hommes employés au *Colonist* est sauvegardé, et que, cependant, les intérêts du journal n'en souffrent pas.

M. PRINGLE.—Quelle est la situation des grands quotidiens?

M. COOK.—Je ne suis ici que pour parler d'un seul journal; je n'ai pas mandat pour parler d'aucun autre.

M. PRINGLE.—Je demande cela pour ma propre information. Prenons, par exemple, le *Globe*. S'y fait-il quelque travail le dimanche?

M. COOK.—Je ne désire pas comparaître pour représenter la presse quotidienne en général, quoique j'aie été intéressé dans la publication de journaux pendant plus de vingt ans. Je puis, cependant, dire que j'ai travaillé chaque dimanche pendant les dernières vingt-cinq années, à l'exception de deux ou trois semaines pendant la vacance de l'été.

M. PRINGLE.—Je veux savoir, pour ma propre information, ce qui a trait aux grands quotidiens. Je comprends que l'on y exécute une certaine somme de travail les dimanches soir.

M. COOK.—Naturellement, les reporters de journaux sont toujours à l'ouvrage, et quant aux correspondants, il est dit que nous devons dormir avec un œil ouvert.

M. DUNCAN ROSS, M.P.—Si vous me le permettez, à ce propos....Tous les quotidiens du matin dans la Colombie-Britannique publient une édition quotidienne le dimanche matin au lieu du lundi. De fait, les employés des journaux publiant le dimanche matin suspendent leur travail vers deux ou trois heures le dimanche matin et n'y retournent pas jusqu'à trois heures de l'après-midi du lundi. Ils ont à leur libre disposition tout l'après-midi et la soirée du dimanche, et, comme l'a remarqué M. Cook, ils font beaucoup moins d'ouvrage le dimanche que les journaux publiant leur édition le lundi matin. Si je considère le sentiment public dans la Colombie-Britannique, je crois ne pas me tromper en disant qu'on y préfère la publication du journal le dimanche matin, avec moins de travail accompli ce jour-là, à la publication

du lundi matin. Il y a aujourd'hui le *Colonist* de Victoria, le *News-Advertiser* de Vancouver, le *News* de Nelson et le *Rossland Miner*, qui publient des éditions du matin le dimanche.

M. SMITH.—Et le *Herald* de Nanaïmo.

M. ROSS.—Oui, cinq journaux publient le dimanche, au lieu du lundi matin. Le seul point sujet à critique est la vente des journaux le dimanche. Quant à ce qui concerne la publication même des journaux et le travail qu'elle nécessite, il en résulte moins de travail le dimanche que pour les éditions du lundi matin. Les propriétaires d'au moins deux de ces journaux publiant le dimanche matin m'ont demandé de m'efforcer d'obtenir une législation ou des amendements à cet acte pour protéger leurs éditions de ce jour.

M. W. A. GALLIHER.—On m'a sollicité de la manière que vient d'indiquer M. Ross, et je dirai seulement que cette manière de voir prévaut dans le district que je représente.

M. ROSS.—Il y a deux ou trois autres sujets qui se rapportent à la Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT.—Quelque chose dont on ne se serait pas occupé?

M. ROSS.—Oui; l'un est la question du travail aux placers. C'est là une industrie considérable. La mine hydraulique de Caribou, par exemple, qui possède un capital très important, a eu, l'an dernier, une saison de quatre-vingt-dix jours. Que vous adoptiez ou non l'Acte sur l'observance du dimanche, il y faut travailler sept jours par semaine; si vous adoptez ce bill, la saison d'opérations pour cette compagnie sera raccourcie d'un septième. Elle a donné un rendement d'environ $110,000 l'an dernier, pour un travail de quatre-vingt-dix jours. Si cet acte eut été en vigueur et que la compagnie n'eut pas pu faire travailler le dimanche, le rendement eut été diminué d'un septième, car la saison, l'an dernier, n'eut pas été plus longue d'un jour. On y a le dimanche comme jour de repos pendant près de neuf mois de l'année, et on y doit fonctionner d'une manière continue pendant la saison des opérations de l'exploitation minière hydraulique. Ceci est également le cas pour les mines hydrauliques dans les régions d'Atlin et du Yukon. C'est là une affaire très grave pour les intéressés. Cela aurait impliqué une perte d'environ $15,000 pour cette compagnie en particulier si l'acte eut été en vigueur. Ainsi, je crois que les dispositions de l'acte ne devraient pas lui être appliquées, vu qu'elle observe le jour du repos pendant près des neuf mois durant lesquels elle ne peut travailler.

M. GALLIHER.—A-t-on traité de la question de la réduction du minerai?

Le PRÉSIDENT.—Oh! oui.

M. GALLIHER.—Dans quelle mesure?

M. FITZPATRICK.—On nous a dit que cela exige un travail continu.

M. ROSS.—En ce qui concerne les mines de la frontière, si vous maintenez les hauts-fourneaux en activité, il vous faut le minerai pour les alimenter. Les mines ne sont pas développées qu'en tant que les matières qui en sont extraites sont chaque jour mises dans les hauts-fourneaux. Prenez la *Granby Company*. Elle traite aujourd'hui environ 3,000 tonnes de minerai par jour. La mine ne peut produire plus que cette quantité de 3,000 tonnes de minerai en un jour. Si vous maintenez vos hauts-fourneaux en activité le dimanche, il vous faut donner l'occasion de les alimenter de minerai.

M. FITZPATRICK.—Pourquoi ne peuvent-elles produire plus que 3,000 tonnes de minerai?

M. ROSS.—Parce qu'on ne les a pas développées dans une plus grande mesure.

M. FITZPATRICK.—Pourquoi ne les développent-ils pas?

M. ROSS.—Ils ne s'attendaient pas à un bill de cette nature. Il faudra peut-être un an ou deux pour mettre les hauts-fourneaux en état de fonctionner ving-quatre jours, de façon que les mines puissent être fermées le dimanche. Il leur faudrait avoir des voies de chemins de fer supplémentaires. Les compagnies de chemins de fer

trouvent assez difficile de transporter la quantité nécessaire de minerai pour mettre dans les hauts-fourneaux, et il leur faudrait avoir d'autres soutes. Elles auraient beaucoup à faire avant de pouvoir être en état de se conformer aux exigences de cet acte, si les mines doivent être fermées le dimanche.

Par M. Ames:

Q. N'ont-ils pas d'immenses soutes à Phœnix?—R. Autant que je sache, M. Ames, ces soutes se vident toutes les vingt-quatre heures.

Par M. Pringle:

Q. Il n'y a pas de nécessité de travail ininterrompu?—R. Non. Je puis dire, pour ce qui me concerne personnellement, que je désire vivement voir ces mines fermées le dimanche.

M. FITZPATRICK.—Vous avez cette disposition dans la loi en vigueur dans la Colombie-Britannique. Elle ne sanctionne pas ce que vous demandez maintenant?—R. Je n'en sais absolument rien.

Q. Vous avez là-bas un statut qui défend toutes ces choses auxquelles vous tenez maintenant?—R. Sous ce statut, qui met encore les gens au bloc dans la Colombie-Britannique?

M. FITZPATRICK.—Pas sur un bloc des actions de mines.

M. AMES.—C'est le reste du monde qui se fait prendre dans les actions de la Colombie-Britannique.

LE TÉMOIN.—Nous laissons les gens de l'est s'occuper de cela.

Par M. Smith:

Q. Vous dites que le travail, dans les hauts-fourneaux doit être une opération continue?—R. Oui.

Q. Je puis comprendre pourquoi vous désirez que le haut-fourneau soit en opération. Je puis comprendre très bien qu'il peut être nécessaire, pour réuissir dans cette industrie, qu'un haut-fourneau ne s'éteigne jamais, mais je ne comprends pas pourquoi vous insistez sur un travail continu des mines?—R. Je n'insiste pas là-dessus. Mon seul argument est ceci, que si ce bill est mis en vigueur maintenant, d'après ses dispositions vous fermerez ces mines le dimanche.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Vous avez une loi de ce genre dans la Colombie-Britannique. Vous ne pouvez faire maintenant dans la Colombie-Britannique ce dont vous parlez?—R. Nous le faisons.

Q. Alors, vous pouvez continuer à en agir ainsi, malgré cette loi?—R. Je crains que si cette loi était mise en vigueur, il se trouverait des gens qui voudraient la mettre en vigueur là-bas, et il en résulterait un état de choses assez grave pour les mines jusqu'à ce qu'elles puissent se mettre en mesure d'observer la loi. Je suis cependant en faveur de les fermer le dimanche, mais je ne veux pas voir la principale industrie de mon comté ruinée pour un an.

M. C. H. PARMALEE, M.P.—Des représentations ont-elles été faites au sujet de l'industrie laitière?

Le PRÉSIDENT.—Ce bill empêchera-t-il de traire les vaches?

M. PARMALEE. Il y a un travail industriel considérable se rattachant à l'industrie laitière le dimanche. Il y a une clause qui permet le travail nécessaire. Protège-t-elle ces industries? Durant les mois chauds de l'été, le lait est manufacturé le samedi soir ou le dimanche, et si cette pratique prévaut et à moins que ce travail nécessaire ne se fasse ensuite, l'industrie en souffrira un dommage considérable. C'est une industrie dont le chiffre d'exportation s'élève à $35,000,000 ou $40,000,000 par année. Je crois que nous devrions établir de façon bien claire comment le bill l'affecterait.

ANNEXE No 1

M. AMES.—Quand une matière périssable est en jeu, l'acte couvre le cas.

M. PARMALEE.—Voilà la véritable situation quant à l'industrie laitière. Une certaine somme de travail doit être accomplie le dimanche, et je veux savoir si cette loi pourrait permettre d'instituer des poursuites et créer beaucoup d'ennuis. Les manufacturiers et les laitiers ne désirent pas faire plus de travail que cela n'est nécessaire, mais nous voulons qu'il soit pourvu au travail nécessaire.

M. PRINGLE.—Je crois qu'on a suggéré un amendement qui couvrirait ce point.

M. DUNCAN ROSS.—J'ai l'espoir que le comité, en s'occupant des hauts-fourneaux, n'oubliera pas que la même clause devra s'appliquer à la fabrication du coke.

Le PRÉSIDENT.—Cela a été fait.

Le comité s'ajourne.

VENDREDI, 27 avril 1906.

Le comité se réunit à 10.30 heures du matin, le président, M. Daniel, au fauteuil.

Les lettres et documents suivants sont produits:

OTTAWA, 26 avril 1906.

CHER DOCTEUR DANIEL.—M. R. L. Hart, d'Halifax, a écrit à l'honorable M. Fitzpatrick une lettre au sujet du bill concernant l'observance du dimanche et m'en a envoyé une copie, avec prière de la remettre au président du comité spécial. Je vous inclus en conséquence la copie de la letttre.

W. S. FIELDING.

Dr J. W. DANIEL, M.P.,
Chambre des Communes,

HALIFAX, N.E., 24 avril 1906.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK,
Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR.—J'ai reçu samedi le bill n° 13, Acte relatif au Jour du Seigneur, avec une copie de votre discours et les amendements proposés, faits par soixante-quinze sénateurs et membres du parlement. Je suppose que c'est vous qui me les avez envoyés; veuillez accepter mes remerciements.

Je ne vois pas de changement important dans les clauses répréhensibles du bill original, qui sont toujours en vigueur. En proposant la seconde lecture du bill, vous dites qu'il est bien évident que le bill n'a pas été lu généralement, ou que s'il a été lu il a été mal compris. La difficulté est que plus on en entend parler plus il semble vicieux. L'homme qui est aux honneurs et ne veut pas comprendre est comme la bête qui périt.

Vous dites que dans le bill original la vente aux portes des églises a été seulement mentionnée, mais en présentant le bill amendé vous avez cru qu'il avait besoin de quelque explication, parce que les membres de la Chambre savent que nous n'avons rien qui ressemble à un hospice pour les pauvres. Je me demande s'il ne serait pas mieux pour les pauvres que vous en eussiez un dans chaque ville. S'il en était ainsi, le clergé n'aurait pas la pleine disposition des fonds, ce qui ne convient pas dans une population mixte. Mais il parait maintenant que le travail des notaires se fait le dimanche. Vous oubliez de dire qu'il est permis aux notaires de demander des honoraires. Je suppose que la même chose se fait dans les études de notaires et que le

bureau pour l'enregistrement de leurs actes reste ouvert toute la journée du dimanche. Vous dites de plus que si un cultivateur vient à l'église et désire vendre sa propriété, si deux personnes s'entendent, elles peuvent aller chez le notaire et compléter la vente. La vente sera effective. Vous voyez qu'il doit venir à l'église.

Voici le temps venu d'adopter le nouvel Acte d'Enregistrement. Il coûte moins cher et donne une plus grande garantie à toutes les parties. Autant que je puis voir, il n'y a qu'un moyen de traiter cette question, c'est de faire la même loi pour toutes les provinces. Tout autre moyen ne fera que causer des ennuis. J'aimerais que vous publiiez les noms des sénateurs et des députés qui ont accepté le bill amendé. Ils ont certainement dû mal comprendre sa signification. Si je comprends bien, le Jour du Seigneur commence à minuit le samedi soir et finit à minuit le dimanche soir.

Les gens qui ont l'habitude de travailler le dimanche deviennent démoralisés.

Je vois que le 19 de ce mois le bill concernant l'observance du dimanche était devant un comité spécial à Ottawa, et je vois aussi que M. Fitzpatrick, député de Québec, je crois, a dit qu'il ne devait pas y avoir d'ingérence dans les lois provinciales actuelles. Comme vous êtes le proposeur du bill, si j'étais à votre place, je ne permettrais à personne de dicter au comité la ligne de conduite qu'il a à tenir. Ils ne le permettraient certainement pas eux-mêmes.

Bien à vous,

R. I. HART.

H. F. SLATER & CO., ENTREPRENEURS, LOCATAIRES ET FABRICANTS DE PÉTROLE.

LEAMINGTON, Ont., 28 avril 1906.

M. A. H. CLARKE,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous avons devant nous une copie de la loi relative à l'observance du dimanche, et nous prenons la liberté de vous écrire à ce sujet parce que nous nous y sommes intéressés à un degré considérable. Vous savez sans doute que nous nous occupons de la production du pétrole brut dans cette localité et vous êtes au courant des difficultés que nous éprouvons à lutter contre une trop grande quantité d'eau salée. Nous avons un grand nombre de puits munis de pompes de trois pouces, que nous faisons fonctionner avec un piston de 37 pouces, à peu près 45 coups à la minute, et cependant l'eau salée ne donne aucun signe d'épuisement. Laisser de tels puits fermés pendant une journée signifie qu'une semaine et même davantage se passera avant que vous puissiez reprendre la production. Ainsi, vous voyez qu'être forcés d'arrêter le dimanche signifierait qu'il nous faudrait abandonner nos efforts pour obtenir du pétrole dans cette localité. Il y a à peu près $40,000 placés ici dans deux établissements dans lesquels nous avons des intérêts considérables, et nous croyons que nous avons droit à quelque considération. Nous voyons que des réserves ont été faites pour certains établissements manufacturiers et nous croyons que quelque arrangement pourrait être fait dans notre cas, vous remerciant à l'avance de vos efforts pour nous aider nous sommes

Vos bien dévoués,

H. F. SLATER & CO.,
Par H. F. S.

THE LEAMINGTON OIL COMPANY, LIMITED.

LEAMINGTON, Ont., 28 avril 1906.

M. A. H. CLARKE,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous désirons vous demander de faire tout en votre pouvoir pour faire rejeter la mesure actuellement devant la chambre et qui a pour but d'empê-

cher le travail du dimanche dans les puits à pétrole d'Ontario. Nous avons beaucoup de difficulté avec l'eau salée dans les puits, et si nous sommes obligés d'arrêter de pomper les puits le dimanche nous serons forcés d'abandonner une grande partie des puits situés dans ce champ d'opérations, et cela causerait une perte considérable non seulement à la compagnie, mais aussi aux hommes qui gagnent leur vie à travailler aux puits. Nous pouvons vous assurer qu'il ne sera fait, le dimanche aucun travail qui ne soit absolument nécessaire.

Respectueusement à vous,

LEAMINGTON OIL COMPANY, LIMITED,

Par J. M. HARLEY,

Gérant du champ d'opérations.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 27 avril 1906.

CHER MONSIEUR,—Nous, soussignés, désirons soumttre ce qui suit à la considération de votre comité dans l'intérêt de l'industrie de l'exploitation des mines de sable aurifère de la Colombie-Britannique et du Yukon. La considération de cette industrie peut être résumée sous trois titres, comme suit :

1. Dragage.
2. Lavage hydraulique.
3. Exploitation de placers.

Le dragage demande des capitaux considérables, et cette industrie ne peut être exploitée que durant les mois d'été, qui dans cette partie du pays n'est que d'à peu près 120 jours. Durant le reste de la saison, le capital placé dans cette industrie est absolument inactif, et les opérateurs ont, dans le passé, travaillé continuellement durant leur saison d'opérations afin de pouvoir obtenir des résultats satisfaisants, et si les dimanches de ces 120 jours étaient retranchés, cela signifierait que leur temps d'opérations serait réduit d'à peu près 15 pour 100. Vous comprenez facilement que ce serait une grande injustice faite à cette classe d'opérateurs.

Lavage hydraulique.—C'est là une opération minière dans laquelle les actionnaires, tout en ayant un fort capital placé, sont aussi obligés de tirer tous les avantages possibles de l'eau, et le nombre de jours pendant lesquels ils peuvent opérer est encore moins considérable que pour le dragage, parce que, au printemps, les cours d'eau mettent plus de temps à dégeler pour que les canaux puissent transporter l'eau là où se font les opérations. Vous remarquerez aussi que cette sorte de travail demande un volume d'eau plus considérable, et qu'il faut profiter du temps où l'eau est haute, et par conséquent travailler nuit et jour pendant que les conditions sont favorables, et toute restriction apportée au temps où il leur est permis d'opérer constituera une injustice très sérieuse.

L'exploitation de placers, pour les fins ici mentionnées, peut se diviser en trois catégories, comme suit :

1. Mines profondes ou à galeries.
2. Mines de peu de profondeur.
3. Mines dans le flanc des montagnes.

Mines profondes.—Elles sont exploitées durant les mois d'hiver au moyen de galeries ou de puits, et la poussière est transportée à la surface et empilée en gros tas. Cette opération est continuée durant les mois d'hiver, et cette poussière aurifère est "coulée" durant l'été. Un ruisseau sur lequel se fait ce travail aura, au printemps, un grand nombre de ces tas sur ses bords, et il faut se servir de toutes les prises d'eau possibles au printemps, pour extraire l'or de cette poussière ainsi mise en tas. De plus, ce genre d'opérations se fait sur des cours d'eau dans lesquels il y a probablement une quantité d'eau insuffisante et il faut profiter de toutes les chances que donne la crue

du printemps alors qu'il y a suffisamment d'eau pour cette fin, et même un jour ou deux de suspension des opérations entraînerait une perte très sérieuse pour ces opérateurs et il en pourrait résulter que ces gros tas de poussière ne pourraient être "coulés" durant le reste de la saison.

Mines de peu de profondeur.—Ces mines sont exploitées à la surfoce par chaque mineur individuellement. L'opérateur doit établir une rigole dans le roc ainsi qu'un canal d'écoulement et une écluse, puis la terre qu'il a à travailler doit être "coulée" pour en extraire, si possible, le sable aurifère. Cette opération dure de soixante à quatre-vingt-dix jours. C'est un travail stérile et qui ne rapporte aucun profit à l'opéteur, et après que ce travail improductif a été accompli il n'a plus que trois semaines ou un mois pour travailler son sable aurifère. Vous comprendrez facilement alors quel désavantage sérieux ce serait pour le mineur individuel qui est obligé de dépendre absolument sur ses propres ressources, et toute diminution du temps de ses opérations d'été serait pour lui la cause d'une perte très sérieuse.

Mines dans le flanc des montagnes.—Ces mines sont exploitées sur le flanc des montagnes et des collines et sur le bord des cours d'eau aurifère, et comme l'eau dont ils doivent se servir doit être recueillie lors de la crue du printemps, alors ce n'est plus pour eux une question de jours, mais une question d'heures, pour "couler" leur sable aurifère, car il n'ont de l'eau, pour ainsi dire, que durant les inondations du printemps, et ils sont obligés de se prévaloir de tous les avantages possibles pour avoir le bénéfice complet de cette crue du printemps.

Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de nous étendre plus au long sur ces conditions. Nous vous avons fait simplement un état de la situation et nous avons confiance qu'il recevra la sérieuse considération de votre honorable comité.

Bien à vous,

ALFRED THOMPSON,
WM SLOAN.

M. J. W. DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial sur le bill n° 12,
Ottawa.

OTTAWA, CANADA, 27 avril 1906.

Dr J. W. DANIEL, M.P.,
Président du comité spécial sur le bill n° 12,
Chambre des Communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Certains commerçants de bois et propriétaires de scieries, et en particulier la St. Anthony Lumber Company, Limited, de Whitney, Ontario, se sont consultés avec moi au sujet du bill concernant l'observance du dimanche actuellement devant le comité ci-haut mentionné et l'opinion unanime est que la mesure est extrême dans ses restrictions et que si elle est adoptée sans modifications elle serait une source de grandes difficultés pour les patrons et pour les employés. Prenez comme exemple la compagnie ci-dessus mentionnée : il a été constaté qu'en travaillant jour et nuit on a trouvé la solution d'une grande difficulté en tenant les employés à travailler tout le jour et toute la nuit. On a ainsi évité le dérangement que cause à la famille le fait que les hommes arrivent à la maison ou en partent à des heures indues de la nuit. Dans les établissements ainsi conduits les hommes travaillent le samidi soir, de préférence jusqu'à de bonne heure le dimanche matin, et les établissemnts sont alors fermés et restent fermés jusqu'au lundi matin ; de la sorte, il n'y a pas de dérangement pour le public ou pour les familles des employés. En prenant ces dispositions, les établissements sont fermés toute la journée du dimanche, depuis les premières heures jusqu'à la fin de la journée,—donnant à tous toute la journée du dimanche et une nuit complète de repos jusqu'au lundi matin. Mes clients disent que tout bill quelconque qui mettrait obstacle à un arrangement—ayant donné des résultats si satisfaisants

dans l'intérêt des patrons et des employés sera une grande injustice, et je viens demander qu'on introduise dans le bill une clause permettant aux propriétaires de scieries de s'en tenir à la disposition ci-dessus des heures de travail qui, selon que l'expérience l'a démontré, donne satisfaction à tous les intéressés.

Bien à vous,

R. G. CODE.

McLAUGHLAN & SONS COMPANY, LIMITED,
OWEN SOUND, CANADA, 24 avril 1906.

M. WM. P. TELFORD, M.P.,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 23 au sujet du bill concernant l'observance du dimanche qui va être soumis en Chambre. Je ne vois pas pourquoi les boulangers feraient une forte opposition à ce bill du moment qu'on ne les empêche pas de faire leur pâte le dimanche. Nous ne faisons pas de pain le dimanche et nous n'en avons fait qu'une fois depuis que je suis à Owen-Sound, et c'était quand une équipe nombreuse d'ouvriers partait pour le côté nord (de la baie) où ils allaient construire un chemin de fer. Nos boulangers commencent à travailler à deux heures le lundi matin, ayant fait leur pâte le dimanche à 4 heures de l'après-midi. J'ai essayé depuis des années à empêcher même le mélange de la pâte le dimanche, mais je n'ai pas encore réussi. Tant que les consommateurs voudront avoir du pain frais le lundi, nous serons obligés de faire comme nous avons fait jusqu'ici. Je suis fortement opposé à ce que l'on fasse le Jour du Seigneur toute espèce de travail en dehors de ce qui est nécessaire, et j'espère sincèrement que le bon sens des membres de la Chambre des Communes dans un pays chrétien comme celui-ci gardera le commandement en observant le Jour du Seigneur. J'espère que vous réussirez, avec les autres membres de la Chambre, à mener ce bill à bonne fin.

Vous souhaitant tout le succès possible, et avec l'assurance de mes meilleurs sentiments, je demeure,

Votre tout dévoué,

J. McLAUGHLAN.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 27 avril 1906.

DR JOHN WESLEY DANIEL, M.P.
Président du comité sur l'observance du dimanche,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—On m'a demandé d'envoyer à son adresse la résolution ci-incluse concernant le Bill sur l'observance du dimanche. Je vous l'inclus en conséquence, afin que cela puisse être porté à la connaissance de votre comité.

Bien à vous,

A. H. CARNEY.

Résolution de Leamington, Ont., au sujet du Bill concernant l'observance du dimanche."

Il est proposé par M. John A. Elliott, B.A., et secondé par M. R. E. Smith, que :—

Nous, les congrégations épiscopalienne, baptiste, presbytérienne et méthodiste de la ville de Leamington, comté d'Essex, Ont., réunies en assemblée ce 25ème jour d'avril

1906, nous déclarons fortement en faveur du bill du gouvernement du Dominion intitulé : "Acte concernant le Jour du Seigneur" et avons sincèrement confiance qu'il passera dans son entier tel que soumis à sa première lecture à la Chambre des Communes.

Adopté à l'unanimité.

Les pasteurs des différentes églises étaient présents, savoir :

Rév. J. Edmonds, épiscopalien.
Rév. W. T. Roberts, baptiste.
Rév. J. A. Hamilton, presbytérien.
Rév. Jasper Wilson, méthodiste.

297 Avenue de Lorimier,
Montréal, 23 avril 1906.

Au comité du bill concernant l'observance du dimanche,
Ottawa.

Je déclare par les présentes et fais serment comme suit: Je crois que l'on travaille dans les édifices de la Montreal Waterproof Company, N° 200 Avenue Papineau, sept jours par semaine. Autant que je puis savoir, le dimanche n'est pas observé du tout. Le samedi 21ième jour d'avril, j'ai rencontré les employés sortant des ateliers vers une heure de l'après-midi, ils avaient apparemment été à l'ouvrage toute la journée jusqu'à cette heure. Dimanche, le 15ième jour d'avril, je comptai cinquante employés sortant vers une heure de l'après-midi. Ils avaient évidemment travaillé tout l'avant-midi, et cela à moins de cinquante verges de l'église dont je suis le pasteur. Pendant que nous étions à l'église ils étaient à l'ouvrage. Dimanche le 29 avril, en revenant de l'église, je comptai trente-trois employés sortant de la fabrique, où ils avaient évidemment passé l'avant-midi à leur travail ordinaire. C'est ma ferme conviction que l'on travaille sept jours par semaine dans cet établissement. Je crois aussi que c'est le cas dans plusieurs autres établissements à Montréal. Je suis informé que le propriétaire de cet établissement est M. Wener, un Juif.

W. D. REID, B.A., B.D.
Président de l'Association Ministérielle Protestante, Montréal.

Signé et assermenté devant moi à Montréal, ce 23ème jour d'avril 1906.

James H. Brown,
J.P.

P.S.—D'accord avec les citoyens respectables de Montréal, j'espère que l'on adoptera bientôt des lois qui empêcheront de semblables abus du Jour du Seigneur.

505 Rue Lafontaine, Montréal, 23 avril 1906.

Au comité du bill sur l'observance du dimanche, Ottawa:—

Je fais par les présentes la déclaration suivante:—Je crois que la Montreal Waterproof Factory est en opération sept jours par semaine. Le dimanche les employés, hommes et femmes, sont à l'œuvre jusqu'à une heure de l'après-midi. Dimanche après-midi, le 22 avril 1906, j'ai compté trente-trois employés sortant de la fabrique ci-haut mentionnée. Ils avaient certainement été à l'ouvrage, à moins de

cinquante verges de l'endroit où la congrégation de l'église Taylor était réunie pour le service divin. C'est en sortant de l'office que j'ai rencontré et compté les employés comme il est dit ci-dessus. Avec les autres citoyens de Montréal, j'espère, et je prie pour que nous ayons une loi qui prohibe tout travail le dimanche dans notre ville.

Croyant que ce qui précède est vrai, je signe et prête serment.

JAMES MACPHERSON.

Assermenté devant moi à Montréal, ce 23me jour d'avril 1906.

JAMES BROWN,
J.P.

VANCOUVER, C.-B., 16 avril 1906.

CHER M. SHEARER,—Il est venu à la connaissance du conseil de Lord's Day Alliance, à Vancouver, que la clause du bill sur l'observance du dimanche relative au maniement des marchandises périssables, comme les fruits, sera probablement l'objet d'objections de la part des producteurs fruitiers, des expéditeurs et des compagnies de messageries, de la Colombie-Britannique,—à cause de la distance qui sépare les marchés du Nord-Ouest des points d'où les fruits sont expédiés. Nous avons étudié cette question, et plus nous l'avons étudiée, moins nous ne voyons de raisons pour un changement dans le bill.

Le grand district de la Colombie-Britannique pour la production des fruits est le district d'Okanagan. Il n'y a pas de train du dimanche de cette vallée à la ligne principale du C.C.P. Les fruits cueillis le samedi peuvent être expédiés le même jour. A moins que vous ne soyez prêts à permettre de cueillir les fruits le jour du Seigneur, il n'y a pas, selon nous, de raison d'en permettre l'expédition. On prétend en certains quartiers que si le bill passe cela nécessitera la suspension de tous les wagons-express le dimanche. Nous attirons votre attention sur ce point, parce que nous croyons que l'on devrait pourvoir aux marchandises périssables en transit.

C'est ainsi que nous comprenons la loi maintenant, mais nous sommes informés que les compagnies d'express ne l'entendent pas ainsi.

Avec l'assurance de notre considération, et espérant que le bill passera sans être beaucoup modifié.

Bien sincèrement à vous,

J. KNOX WRIGHT,
Secrétaire.

Déclaration déposée par le révérend J. G. Shearer:—

Les Juifs, ainsi que tous ceux qui observent le samedi comme jour du Sabbat, vous ont demandé de les exempter spécialement des restrictions que le bill imposera à tout le monde.

Nous désirons protester sérieusement contre l'insertion dans le bill de toute exemption de cette nature. Nous sentons que cela est un point vital pour la mesure. A l'appui de notre prétention nous soumettons les considération suivantes: (1) La législation en question n'entrave aucunement la liberté religieuse. Elle laisse tout le monde parfaitement libre d'observer le samedi (si on est Juif ou Adventiste) ou le vendredi (si on est Mahométan) ou aucun jour (si on est fidèle), pour la pratique du culte et des exercices religieux. Elle n'oblige personne à observer le dimanche d'une façon religieuse. Elle protège simplement le seul jour de la semaine qui soit un jour de repos, laissant tout le monde libre d'en faire l'usage qu'il leur plaira et d'observer les autres jours comme jours de vacance s'ils croient devoir le faire. (2) En fixant

le dimanche comme jour de repos protégé, la loi ne fait que se rendre au désir de plus de quatre-vingt-dix pour 100 du peuple canadien. Et, bien que nous sympathisions avec une minorité même aussi petite pour tout ennui que cela pourrait entraîner, cependant ces ennuis sont absolument inévitables; et ce n'est pas une chose nouvelle que des gens aient à souffrir des pertes ou des avantages pécuniaires à cause de leurs convictions religieuses ou de conscience. (3) Accorder une exemption à un groupe quelconque de population pour ces raisons serait un fait dont il n'y a de précédent dans aucune loi sur l'observance du dimanche en vigueur au Canada, et, autant que nous avons pu nous en assurer, dans les lois d'aucune autre colonie britannique, ou dans aucune loi générale sur l'observance du dimanche dans la mère-patrie. (4) Accorder une semblable exemption serait en pratique, dans les endroits où vivent les classes exemptées, détruire le but même de la loi du jour de repos, et signifierait un dimanche "libre". "La liberté du repos pour chacun exige la loi du repos pour tous". S'il est permis à quelques hommes de travailler, l'amour du gain fera trouver facilement des moyens de les forcer à travailler. Supposons, par exemple, que dans une localité il y ait un ou deux pour 100 de la population jouissant de l'exemption et qui soient déterminés à employer le dimanche aux affaires et au travail, chaque branche d'affaires étant représentée parmi eux, la quincaillerie, les nouveautés, l'épicerie etc., et chaque métier, celui de forgeron, de maçon, de charpentier, etc., et chaque branche de manufacture: et supposons que tous réclament le droit de faire du travail le dimanche, nous aurions manifestement une ville "grande ouverte" et pas un seul jour de la semaine ne serait enlevé aux affaires. Ce qu'il en coûterait au grand nombre, aux quatre-vingt-dix-neuf pour 100 de la population, est hors de toute proportion avec le but désiré, à savoir, de permettre à un ou deux pour 100 de faire ce qu'ils croient qu'ils devraient faire. Le petit nombre va-t-il insister pour enlever à toute la population ses privilèges du dimanche, et cela au nom de la liberté?

Mais on dira peut-être que la conscience est une chose très sacrée, que les convictions honnêtes des gens doivent être respectées quoi qu'il en coûte.

Non, pas tout à fait quoi qu'il en coûte.

Considérez, pour un instant, que nos amis les Mormons croient à la polygamie. Notre loi leur défend de la pratiquer. Nous sommes certains que nos amis les Juifs ne voudraient pas favoriser le renversement des sauvegardes légales du mariage monogame. La législation doit toujours rechercher le plus grand bien du plus grand nombre.

Déclaration officielle des archevêques catholiques romains sur la question du dimanche.

L'Eglise catholique a toujours prétendu et pensé que le Sabbat juif, avec son observance rigoureuse du cérémonial et ses restrictions, a été remplacé par le dimanche chrétien. Par conséquent, ce n'est pas de la loi de Moïse, mais de la loi de l'Evangile, qu'elle tire ses pouvoirs et la nature de ses commandements. Etablie par la loi de l'amour, non par celle de la crainte, sa principale caractéristique est qu'elle a été faite pour l'homme, non l'homme pour elle. Elle a été faite pour lui dans un sens physique et dans un sens spirituel. Un jour de repos par semaine pour l'esprit et pour le corps est très propre à amener le bien-être physique de l'homme, et cela lui est même nécessaire. Cela est si bien connu, et si universellement reconnu, qu'il n'est pas besoin d'argument pour l'établir.

Mais l'homme a des besoins spirituels aussi bien que des besoins matériels ; il a à accomplir du travail moral aussi bien que du travail physique. Bien que, jusqu'à un certain point et dans de certaines limites, il n'y ait pas d'antagonisme entre ces différents devoirs quant à leur accomplissement, cependant l'affranchissement des occupations laborieuses et absorbantes de la vie de chaque jour est nécessaire pour permettre de se conformer aux demandes de la nature sociale, morale et spirituelle. Sans le repos du dimanche, la plus grande partie de la nation serait privée, en très

grande partie du moins, des effets moraux et humanisants du foyer domestique, de l'occasion de prendre part aux cérémonies du culte public ou de participer à ses influences bienfaisantes. La décadence des individus entraîne la décadence éventuelle de la nation. Par conséquent, la société tout entière a un intérêt vital à préserver l'inviolabilité du jour de repos hebdomadaire.

Maintenant, puisque ni le bien-être physique de l'homme ni son bien-être moral n'est mieux favorisé par une inaction absolue ou par l'abstention de tout exercice propre à donner la santé et de relations sociales raisonnables, il s'ensuit que toute forme d'activité n'est pas défendue le jour du dimanche chrétien. Mais, en termes généraux, toutes les œuvres serviles non nécessaires, aussi bien que les actes relevant de l'exercice de la magistrature, et la transaction d'affaires comme les foires, les ventes aux enchères et autres formes bruyantes de vente d'achat, sont prohibées. Les œuvres de charité, cependant, et celles de nécessité réelle, même si ce sont des œuvres serviles, sont permises. Tous ceux qui professent la religion chrétienne sont, croyons-nous, substantiellement d'accord sur ces points. D'une manière générale, donc, le peuple du Canada désire que le repos du dimanche soit observé convenablement.

Par suite des conditions industrielles de notre vie de chaque jour et peut-être plus encore à cause de la poursuite impatiente et ardente des avantages matériels, des empiètements sont faits sur le repos et la sainteté du dimanche, surtout par les grandes corporations et les grands établissements industriels. Sous prétexte de nécessité ou d'exigences de conditions que l'on représente comme nécessaires au succès de l'établissement ou à la poursuite de certaines industries, un grand nombre d'employés sont privés de leur repos du dimanche et des chances conséquentes d'avoir leur part des influences humanisantes et spiritualisantes qui sont accordées aux autres ce jour-là. Souvent ces prétextes ne reposent sur aucun fondement. De plus, n'est-il pas préférable, dans une société chrétienne, que la production de la richesse matérielle soit restreinte, quand elle n'est qu'au profit d'un petit nombre d'individus, plutôt que de faire souffrir la nation de la dégradation et de la déchristianisation de ses membres? L'Etat ne peut pas, par un acte du Parlement, faire de ses citoyens des chrétiens ou purifier leur vie privée, nous l'admettons volontiers; mais il a le pouvoir et le devoir de restreindre ceux qui voudraient forcer le peuple à renoncer à son droit au repos physique du dimanche avec ses chances d'amélioration morale et spirituelle. Nous nous joignons donc avec plaisir à d'autres de nos concitoyens pour insister auprès du Parlement sur l'opportunité d'une législation qui protège les droits de tous en cette matière, sans venir en conflit avec les besoins raisonnables de la société ni avec la liberté chrétienne de l'individu. Ce qui, dans notre opinion, demande une réglementation restrictive immédiate peut être groupé comme suit:—

1. La circulation des trains de marchandises. Nous avons été informés de bonne source que sur certains chemins de fer, du moins, le dimanche est choisi régulièrement pour l'expédition des trains de marchandises, attendu que ce jour-là il y a moins de trains de voyageurs sur la ligne.

Tout transport non nécessaire de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, ou par tout autre moyen de transport, pourrait être inclus dans cette catégorie.

2. Le travail non nécessaire dans les mines, les usines, les hauts-fourneaux, les fabriques et autres établissements industriels.

On constatera après une enquête sérieuse que, en règle générale, le plaidoyer de nécessité pour le travail du dimanche n'est rien autre chose qu'un moyen inventé par des personnes âpres au gain pour augmenter leurs profits. Quand le plaidoyer est bien fondé, des dispositions devraient être prises pour relayer les ouvriers, de sorte que nul d'entre eux n'ait plus de..... heures de travail chaque dimanche.

3. Amusements publics ou jeux où une rétribution quelconque est exigée.

Un bill rédigé avec soin dans le sens indiqué ci-haut favoriserait, croyons-nous, les meilleurs intérêts de la nation et ne nuirait aux intérêts légitimes d'aucune industrie.

DÉCLARATION sur le fonctionnement des chemins de fer le dimanche, faite par le général A. S. Diven, qui dirige depuis trente ans le chemin de fer Erie.

Il y a à peu près un an j'écrivis pour la *Christian Union* un article sur le trafic des chemins de fer, dans lequel j'affirmais que les trains du dimanche ne sont justifiés ni dans l'intérêt du public ni dans celui des actionnaires. Dans cet article, autant que je me rappelle, je faisais l'assertion générale: 1. Que la somme de trafic serait la même par semaine, qu'elle fût faite en 168 heures ou en 144 heures. 2. Qu'elle pourrait être faite en 144 heures sans aucune dépense additionnelle pour les chemins de fer. 3. Que l'intérêt public ne demandait pas les trains du dimanche. J'ai provoqué la discussion des propositions qui précèdent. Je prétends qu'une expérience de trente années, la meilleure partie de ma vie, dans l'administration et la construction de chemins de fer, commençant avec la construction du premier chemin de fer de New-York au lac Erié et se continuant jusqu'à ce que les grandes lignes qui atteignent l'océan Pacifique eussent commencé à fonctionner, me donne quelque qualité pour cette discussion. Comme ce défi n'a pas été relevé par les administrateurs de chemins de fer, je ne puis poursuivre le sujet qu'en établissant les considérations qui, dans mon opinion, conduisent les administrateurs de chemins de fer à faire circuler leur train le dimanche. Si on prétend que le commerce des trains du dimanche serait perdu s'il n'était pas fait ce jour-là, la réponse manifeste est qu'il y a juste "tant" de marchandises à transporter, et que si cette quantité n'est pas transportée tel ou tel jour elle le sera un autre jour. On prétend que la capacité des voies est limitée de telle sorte que les trains du dimanche sont nécessaires pour faire face aux demandes du commerce. Je le conteste. Le trafic n'est pas aussi considérable que la capacité des voies, comme cela est prouvé par la lutte constante que se font les lignes rivales pour en obtenir la plus grande quantité. En dépit de l'augmentation énorme du commerce intérieur qui dépend des chemins de fer pour son transport, l'augmentation des facilités par les nouvelles lignes et l'amélioration des voies et de l'outillage des anciennes lignes devancent encore les demandes du commerce. On prétendra peut-être que l'arrêt du dimanche augmente le coût d'exploitation des chemins de fer. Je ne le crois pas. Les employés sont payés au temps ou à la course; quand ils ne travaillent pas ils ne retirent pas de salaire, les locomotives ne brûlent pas de charbon, l'outillage n'est pas exposé à s'user. En réalité, moins on consacre de temps à une affaire donnée, plus grands sont les profits. J'admets qu'en fixant les horaires de façon à arrêter le travail le dimanche, quelques changements dans les facilités d'aiguillage et peut-être ausi quelques aiguilles de plus seraient nécessaires, mais cela ne ferait qu'une légère augmentation des dépenses d'exploitation d'un chemin de fer. Passons maintenant aux besoins du public, et ce sera là, je le prévois, l'excuse la plus spécieuse en faveur des trains du dimanche. Vous savez comme les administrateurs de chemins de fer s'occupent beaucoup plus du public que de leurs actionnaires. Je prétends qu'il n'y a pas de nécessité publique pour les trains du dimanche. La plus grande partie du trafic des chemins de fer est fournie par le produit de la ferme, de la forêt, des mines, des moulins et des fabriques. Tout prétexte quant à l'importance d'une journée entre le temps de la réception et la livraison de toute cette classe de trafic est trop insignifiant pour qu'on le prenne en considération. "Mais, disent ces serviteurs dévoués du public, vos villes doivent être fournies de lait, de légumes et de fruits, et de ces pâturages naturels si éloignés, du Texas au Montana, vient le bétail vivant qui fournit de viande nos villes de l'est, à l'exception des animaux qui sont tués dans les villes de l'ouest et viennent sur le marché comme viande fraîche. "Eh bien, considérons la nécessité des trains du dimanche pour empêcher les villes d'être privées de lait pour leur café, et de fruits, de viandes et de légumes pour leurs tables tous les jours de la semaine. Les trains de lait venant dans les villes, autant que je puis savoir, ne partent pas à plus de 100 milles de la localité qui doit être fournie, et la distance peut être parcourue en quatre heures. La livraison pour le dimanche peut se faire le samedi après-midi. Et toute la traite du dimanche peut

être commencée après le coucher du soleil et être apportée en ville durant la nuit à temps pour la livraison du lundi. Quant aux fruits, les producteurs ne les cueillent pas le dimanche. La provision du dimanche est achetée au marché le samedi, et la provision du lundi vient de ce qui est resté de la cueillette du samedi, ou de la cueillette faite de bonne heure le lundi matin. Ce que je viens de dire des fruits s'applique aussi bien au jardinage. Je ne donne pas ces méthodes comme existant maintenant d'une manière générale, mais comme étant celles qui seraient universellement employées si les trains du dimanche étaient discontinués. Je vous laisse à juger combien les gens seraient dérangés pour obtenir ces provisions, par la suspension des trains du dimanche. Quant au bétail vivant de la vallée du Mississipi et du versant oriental des Montagnes-Rocheuses, au nom de l'humanité, au nom de l'économie et d'une nourriture saine, je proteste contre le fait que des animaux vivants, destinés à la boucherie, soient enfermés dans des wagons pendant plus de quarante-huit heures sans relâche. Allouant quinze milles à l'heure pour la marche des convois, cela permettrait deux arrêts depuis Kansas-City et un depuis Chicago et Saint-Louis. Deux jours de repos valent mieux qu'un, et si un dimanche survient donnez-le aux pauvres animaux. Donnez-leur un jour supplémentaire de repos plutôt que de les précipiter, fiévreux et épuisés, à l'abattoir.

Quant à la viande fraîche, tout le problème est résolu par le wagon-frigorifique. Je m'approvisionne très bien en Floride de viande d'animaux tués à Chicago. Quand on sait qu'une table peut être fournie à Londres d'un rôti venant d'un abattoir de Chicago, le plaidoyer de la nécessité des trains du dimanche pour avoir des viandes fraîches devrait être abandonné. Voilà pour le trafic des marchandises. Mon défi va plus loin et comprend les trains de voyageurs et les trains-poste. Bien que je prétende qu'il n'y a pas de nécessité publique pour des trains, il sera plus difficile d'en convaincre les gens. Quelques-uns sont tellement habitués à voyager le dimanche qu'ils en sont venus à considérer la chose une nécessité, mais les trains du dimanche étant enlevés, ils se feraient vite au changement. Je ne demande que la suppression des trains de jour, de sorte que l'on pourrait partir en voyage le samedi soir pour faire deux, trois ou même quatre cents milles sans empiéter sur la lumière du dimanche. Je voudrais qu'aucun train n'arrive à une gare, ou en parte, en plein jour le dimanche. Si un voyageur veut aller directement, par exemple de Atlantic-City à Chicago, il y a cinq jours ou cinq nuits, durant la semaine, où il peut partir. S'il veut aller à Kansas-City, Omaha, ou dans d'autres villes situées également à une grande distance, il en a quatre, et s'il veut aller à San-Francisco, il en a trois. Il a le choix entre tous ces jours s'il veut faire le voyage sans arrêter, et il a le choix de tous les autres trains s'il veut arrêter seulement un jour. Assurément, le public devrait être satisfait d'un tel arrangement. On me demandera peut-être ce que je ferais des trains allant d'un océan à l'autre après le troisième jour de la semaine. Je choisirais des endroits attrayants pour y passer le dimanche et je donnerais des billets accordant aux voyageurs l'avantage de loger gratis dans un hôtel de ces places d'arrêt, et je me trompe fort ou la majorité des gens préféreraient ces trains. Venons-en maintenant à la poste. Il n'y a pas de nécessité pour sa transmission le dimanche. On n'a pas recours à la poste en cas d'urgence. C'est au télégraphe qu'on a recours dans ces cas. Les maisons d'affaires, les banques, les bourses, les chambres de commerce, sont fermées le dimanche et n'ouvrent pas leurs courriers ce jour-là, et je ne puis songer à aucun intérêt public ou privé qui souffrirait de l'absence de courrier le dimanche. Quant à ce qui concerne les journaux, le télégraphe fournit aux journaux locaux dans tout le pays les nouvelles importantes avant les journaux métropolitains. Il n'y a qu'un autre plaidoyer possible en faveur des trains du dimanche. On prétend que l'excursion ou le pique-nique du dimanche est nécessaire pour donner de l'air pur et une récréation saine à ceux qui ont travaillé six jours de la semaine. Loin de là, c'est un moyen d'arracher les gens à un repos salutaire pour les entraîner à une dissipation malsaine, en échange d'une partie de leur salaire de la semaine gagné avec peine. Il est permis de douter que les chemins de fer qui s'occupent de ce genre

d'affaires y fassent de l'argent. Ils fixent des prix de transport peu élevés et il y a souvent des accidents qui leur coûtent cher, mais que ces excursions soient profitables ou non aux chemins de fer elles n'en sont pas moins des nuisances publiques et elles devraient être abolies. Sans doute, en suspendant le mouvement des trains le dimanche, je fais exception pour les accidents et les délais inévitables qui empêchent d'atteindre à temps les gares d'arrêt. Ce que je veux dire est que, lorsqu'on arrange les horaires, ils devraient être arrangés en tenant compte de l'observance du dimanche. Somme toute, et étant donné que toutes les industries qui fournissent de l'emploi aux chemins de fer—le moulin, la mine, la fabrique, et le marchand—se reposent le dimanche et n'apportent pas de marchandises aux gares et n'en rapportent pas ce jour-là, comment peut-on prétendre qu'il y a nécessité de faire circuler les trains? Si je n'ai pas fait allusion au côté moral de la question, ce n'est pas que je méconnaisse le droit de la partie religieuse de la population de faire respecter ses sentiments.

CHICAGO, MILWAUHEE AND ST. PAUL RAILWAY CO.,
CHICAGO, 22 mars 1906.

Au secrétaire de la *Lord's Day Alliance,*
Toronto, Canada.

CHER MONSIEUR,—Dans votre lettre en date du 9 de ce mois, adressée au président A. J. Earling, vous demandez copies des ordres émis au sujet des excursions du dimanche et du transport des marchandises par notre compagnie le dimanche.

Nous ne faisons pas de contrats pour des trains de voyageurs pour des excursions du dimanche et le mouvement des trains de marchandises sur notre ligne est limité aux nécessités pour les marchandises périssables et le bétail vivant, et pour compléter un voyage commencé le samedi.

Bien à vous,
D. L. BUSH,
Surintendant général.

CHICAGO AND NORTH WESTERN RAILWAY CO.,
CHICAGO, 23 mars 1906.

Au secrétaire de la *Lord's Day Alliance,*
Toronto, Ont.

CHER MONSIEUR,—Votre communication du 9 de ce mois, adressée au gérant du trafic de cette compagnie et relative aux excursions du dimanche, m'a été remise.

Vous trouverez ci-incluse une copie des instructions qui ont été données en 1903 aux employés de cette compagnie relativement au trafic des marchandises le dimanche. Ces instructions sont observées rigoureusement et l'administration de cette compagnie essaie par tous les moyens possibles de réduire le chiffre des affaires du dimanche.

Quant aux excursions du dimanche, cette pratique a été complètement abondonnée depuis trois ou quatre ans et nous ne faisons plus de ce genre d'affaires.

Bien à vous,
R. H. AISHTON,
Gérant général.

CHICAGO AND NORTHWESTERN RAILWAY COMPANY,
BUREAU DE L'ASSISTANT-GÉRANT GÉNÉRAL,
CHICAGO, 8 février 1906.

W. D. CANTILLON,
Assistant-gérant général.

REPOS POUR LES EMPLOYÉS LE DIMANCHE. À TOUS LES SURINTENDANTS.

MESSIEURS,—Le dimanche, 8 février 1903, et tous les dimanches qui suivront, jusqu'à nouvel ordre, vous voudrez bien limiter absolument le mouvement des trains de

marchandises sur votre division au bêtail vivant, aux viandes et aux cargaisons périssables.

La seule exception à cette règle est que, dans la période actuelle d'urgence, le charbon et le combustible de toute sorte, y compris le pétrole, et tous les wagons vides à charbon nécessaires pour maintenir en activité les mines situées dans votre division, peuvent être mis en mouvement.

Un effort doit être fait pour que les employés de trains et de locomotives soient autant que possible, à cette date, à leur terminus, et quand cela pourra être accompli en faisant partir une équipe après minuit et en les amenant chez eux le dimanche midi.

Vous appliquerez aussi cette règle à toutes les équipes de gares de locomotives de garage et aux employés de gares et des bureaux, depuis sept heures du matin jusqu'à sept heures du soir, et vous ne garderez à l'ouvrage que les équipes de gares qui sont absolument nécessaires pour les exceptions ci-haut mentionnées.

Vous voudrez bien, chaque lundi matin, donner avis au surintendant général que cette règle a été observée sans exception le dimanche précédant immédiatement ce jour.

Veuillez accuser réception et maintenir cet arrangement.

Bien à vous,

LES CHEMINS DE FER CANADIENS ET LE TRAVAIL ET LE TRAFIC DU DIMANCHE.

Les articles qui suivent, écrits par un expert après une enquête soignée, sont réimprimés pour l'usage du comité et des membres de la Chambre:—

I.—L'ÉTENDUE DU TRAVAIL ET DU TRAFIC DU DIMANCHE.

Il n'est pas probable qu'un grand nombre de personnes se fassent une idée de l'étendue de la profanation inutile du jour du Seigneur sur nos grands réseaux de chemins de fer. Il y a trois classes de travail de chemin de fer accomplies le dimanche, savoir: (1) le trafic des voyageurs, (2) le trafic des marchandises, et (3) le travail de construction et de réparation. Pour en faciliter l'étude, ces trois sujets peuvents être traités séparément.

1. Trafic des voyageurs. A l'exception de l'Intercolonial, qui supprime son express maritime, à travers les provinces, le dimanche, tous les autres chemins de fer canadiens font circuler leurs trains dieects de voyageurs tous les jours, le dimanche compris, excepté là où le trafic est si peu considérable que cela ne serait pas rémunérateur.

Le trafic local des voyageurs est discontinué en règle générale. Mais un grand nombre des trains directs font ce qui n'est réellement qu'un trafic local. Cela est vrai du chemin de fer Pacifique Canadien Transcontinental sur certaines parties de son réseau, et de plusieurs trains du Grand-Tronc sur ses lignes principales. Entre Toronto et Halifax, par exemple, le Grand-Tronc tient en circulation le dimanche sept trains dans une direction et six dans l'autre, dont quatre font du trafic local. Le Pacifique Canadien tient en circulation deux trains dans chaque direction. Il n'a pas le droit de faire circuler de trains locaux, et ce sont des trains directs. A l'époque de notre entrevue avec le gérant général McNicholl, en octobre 1902, le Pacifique Canadien faisait circuler un train mixte du dimanche dans chaque direction sur toutes ses divisions entre North-Bay et Winnipeg. Excepté sur deux petites sections, ces trains ont, depuis lors, été discontinués le dimanche. Le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien font circuler des trains locaux de voyageurs partant de Montréal dans toutes les directions, et la dernière compagnie fait circuler un de ces trains durant la saison d'été d'Ottawa en remontant la Gatineau. La pratique générale est donc de faire circuler des trains le dimanche partout où la clientèle est suffisante pour que cela paie.

Quant aux excursions du dimanche, il faut dire à l'honneur de tous les chemins de fer canadiens qu'ils n'ont pas cherché à annoncer et à développer ce genre de

trafic, comme cela a été fait dans d'autres pays. En règle générale les chemins de fer se sont bornés à fournir des trains d'excursion aux sociétées ou corps de citoyens qui en ont fait la demande. Là où des chemins de fer ont organisé eux-mêmes des excursions du dimanche, ils en ont annoncé, comme celle du Canada Atlantic à Ottawa, " pour visiter les ruines du grand incendie ", une partie des profits devant être affecté " au soulagement des victimes ". Les autres chemins de fer ont organisé des excursions sous des prétextes semblables. Il y a cependant lieu de croire que certains chemins de fer se sont abstenus de se lancer dans les excursions du dimanche seulement parce qu'ils n'osaient pas affronter l'indignation générale que cette conduite aurait soulevée dans presque toutes les parties du Canada. M. Hays, le gérant général du Grand-Tronc, a prétendu dans une entrevue que les chemins de fer étaient légalement obligés de fournir des trains d'excursion chaque fois qu'ils en sont requis par un corps quelconque de citoyens. Il a admis, cependant, qu'ils ne se croirait pas obligé de le faire à moins qu'il crût que le train rapporterait des bénéfices. Depuis lors, lui-même et son avocat n'ont tenu aucun compte de notre demande réitérée de nous fournir une autorité légale appuyant sa prétention.

2. Trafic des marchandises. A l'exception de l'Intercolonial, qui transporte peut-être moins de marechandises le dimanche que les jours de semaine, aucun chemin de fer n'a jamais prétendu même éviter de transporter des marchandises ce jour-là, bien que dans quelques cas seulement j'aie vu faire du travail pour des marchandises de passage, i.e. chargr et décharger les wagons aux gares. D'un autre côté il est assez ordinaire que l'on emploie les locomotives et les équipes occupées les autres jours aux trains locaux de voyageurs, à travailler le dimanche au chargement et déchargement des marchandises, en outre de ceux qui font oridnairement ce travail. Le jour du Seigneur est considéré comme un jour commode pour débarrasser les gares et les voies de garage des marchandises qui s'y sont accumulées durant la semaine précédente, et les employés de chemins de fer disent qu'il leur arrive souvent, en conséquence, d'avoir moins d'ouvrage le lundi que n'importe quel autre jour de la semaine. .

Le prétexte de transporter " seulement les provisions et les marchandises périssables " le jour du Seigneur est rarement invoqué maintenant, s'il l'est jamais, par les officiers responsables des compagnies.

3. Travail de constructions et de réparations :—

(1) Travail de réparations. A moins que ce soit sur l'Intercolonial et sur quelques sections du Pacifique Canadien, qui sont sous la direction de surintendants chrétiens, il n'y a, autant que l'auteur a pu le constater, aucun effort tenté pour éviter de faire du travail de réparations le jour du Seigneur. D'autre part, dans un grand nombre de cas les réparations sont, de propos délibéré, " arrangées pour le dimanche " chaque fois que cela convient à celui qui en est chargé ou que cela satisfait son caprice. Il est certain qu'on ne tente aucun effort sérieux pour ne faire que ce qui est réellement "nécessaire". On a constaté en plusieurs circonstance que le Grand-Tronc faisait sur sa voie ferrée du travail de réparations quand il n'y avait aucune raison spéciale de le faire, comme à la suite d'un accident ou pour une autre cause extraordinaire.

(2) Travail de construction. La plupart des chemins de fer prétendent ne pas faire de travail de construction, dans le cours ordinaire des choses, le jour du Seigneur, bien qu'il arrive souvent qu'on essaie de faire ou qu'on fasse du travail qui pourrait tout aussi bien être évité. On a arrêté dernièrement les travaux du Pacifique Canadien dans le sud de l'Assiniboine (Territoire du Nord-Ouest). L'Intercolonial a été forcé de suspendre la construction d'un pont près de Newcastle, N.-B., et on pourra citer d'autres cas.

Mais c'est au Grand-Tronc que revient la palme déshonorante de la profanation du Jour du Seigneur. Tous les étés et tous les automnes depuis plusieurs années son équipe considérable d'ouvriers a été employée tous les jours entre Toronto et Belleville à poser une voie double sur sa ligne—avec la pelle à vapeur, les trains de gravier et de

sable, etc. La même chose est arrivée entre Toronto et Sainte-Catherine, aussi bien que près de Paris et à Burford. Des protestations réitérées furent faites à M. Hays, qui, en réponse, déclara hautement qu'il désirait autant que n'importe lequel des messieurs présents éviter le travail du dimanche. Dans aucun cas ces protestations n'ont été respectées autrement qu'en paroles. En date du 2 septembre 1903, M. Hays répondit à une lettre dans laquelle on lui reprochait d'avoir à l'ouvrage près de Whity, tous les dimanches durant la plus grande partie de l'été, une forte équipe d'ouvriers avec une pelle à vapeur et un train de gravier, employés à transporter du ballast, il y dit: "Pour être franc avec vous, il semble rester peu de chose à discuter entre nous, en vue de la récente décision du Conseil Privé que le Lord's Day Act est absolument *ultra vires*." Si cela signifie quelque chose, c'est que ce monsieur, en dépit de toutes ses protestations, n'entend respecter ni la loi divine ni les protestations humaines à moins d'y être forcé par la loi du pays, et c'est un défi porté à tous les Canadiens chrétiens, ainsi qu'à tous les ouvriers. Il est donc temps de demander au parlement une loi qui mette une limite à la tyrannie impérieuse de quelques magnats de chemins de fer, qui ne respecteront rien autre chose.

Il n'est probablement pas exagéré de dire que l'on emploie à une sorte de travaux de ce chemin de fer pas moins de 60,000 hommes, dont une très grande partie sont privés de leurs droits et privilèges du Jour du Seigneur, ne sont guère autre chose que des esclaves industriels, doivent souffrir dans leur corps et dans leur âme, et ne peuvent avoir que très peu de chance de participer au Royaume de Dieu en ce monde ou dans l'autre. Assurément, ces faits parlent d'une façon irrésistible aux cœurs et aux consciences de tous ceux qui honorent Dieu, croient à la justice et aiment la liberté et veulent que leur "voisin se lève et fasse tout en son pouvoir pour assurer aux braves employés de chemins de fer les droits qui leur ont été donnés par Dieu, et lave notre pays de l'accusation de permettre une telle violation du Jour du Seigneur."

II.—QUI EST RESPONSABLE.

Très peu de ceux qui font le travail du dimanche—employés sur les convois, ingénieurs, chauffeurs, agents, préposés à la voie, ouvriers ou manœuvres—désirent faire ce travail. Ils le font parce qu'ils le considèrent une nécessité. Il y a, naturellement, parmi eux des individus qui sont parfaitement disposés à travailler pour l'argent qu'ils gagnent ainsi, mais ils sont l'exception. Parmi les terrassiers étrangers employés aux travaux de construction il y en a qui préfèrent travailler, mais très peu sont des Anglo-Saxons. La principale responsabilité d utravail du dimanche sur les chemins de fer ne retombe pas sur le ban et l'arrière-ban de ceux qui y sont employés. Il se passe à peine un jour sans que des lettres soient reçues d'employés de chemins de fer demandant de continuer nos efforts dans le but d'obtenir le Jour du Seigneur pour eux et leurs camarades.

Parmi les contre-maîtres, les expéditionnaires, les surintendants et les officiers supérieurs, il y en a—un grand nombre peut-être—qui sont coupables d'autoriser le travail du dimanche. Ils ne le font pas autant pour l'argent—puisqu'ils ne reçoivent généralement pas de salaire supplémentaire pour le travail du dimanche—que pour leur position, pour obtenir du succès, afin qu'on remarque leur zèle et qu'ils puissent ainsi obtenir une promotion.

Une mesure beaucoup plus grande de responsabilité retombe sur les plus hauts officiers—l'administration—des réseaux de chemins de fer et des différentes divisions. Ce sont souvent des hommes sans convictions religieuses, et, partant, sans conscience dans cette question de priver ceux qui leur sont soumis de leurs droits comme hommes et comme chrétiens le Jour du Seigneur.

Ils veulent que des travaux ennuyeux soient complétés, ils pressent le transport des marchandises à leur destination, afin de rivaliser avec succès aux autres lignes pour maintenir et augmenter leur réputation dans le monde des chemins de fer, car le bien-être moral et religieux de la société et les droits de leurs employés comptent

pour peu de chose. Il y a des exceptions, des hommes qui désirent honnêtement éviter de nuire à la religion et à la morale et à qui il répugne de priver ceux qui sont soumis à leur direction de leurs droits du dimanche. Mais nous croyons qu'ils ne sont que des exceptions. Il y en a d'autres qui seraient heureux, si des circonstances différentes le permettaient ou favorisaient leurs dispositions, d'avoir de la considération pour la loi de Dieu et les droits de leurs employés, mais qui en sont venus à croire que c'est impossible sur un chemin de fer. Leurs concurrents le font. Donc ils doivent le faire. C'est ainsi seulement que des dividendes peuvent être gagnés. Et il faut gagner des dividendes. Ils disent donc: "Nous regrettons beaucoup, nous aimerions voir le Jour du Seigneur respecté, mais nous ne pouvons le faire et réussir, et nous devons réussir".

Il est probable qu'ils ne prennent pas le temps de penser à ce que le Juge de tous les hommes aura à dire en réponse à un tel plaidoyer, au jour de la rétribution. Du moment qu'un homme veut réussir coûte que coûte, la voix de la conscience est étouffée ou n'est plus entendue.

Mais pour être honnêtes et justes, nous devons aller plus loin que l'administration pour fixer la responsabilité de la profanation du dimanche sur nos chemins de fer. Un certain gérant général bien connu au Canada, interrogé récemment par une délégation de la L. D. A., a dit en substance: "Messieurs, je voudrais éviter le travail du dimanche sur notre ligne, mais je ne suis qu'un employé comme les hommes qui sont sous moi. Les directeurs attendent des dividendes. Les actionnaires aussi. Ils crient tout le temps pour avoir des dividendes. Même ceux qui occupent régulièrement des bancs, le dimanche, dans vos églises, demandent impérieusement des dividendes. Que puis-je faire? Si vous pouvez me dire comment je puis administrer ce chemin de fer avec succès tout en respectant le dimanche, je le ferai avec joie". Sans doute, rien ne peut justifier un pareil raisonnement et ledit gérant général le constatera certainement au jour du jugement s'il ne le découvre pas plus tôt. Mais il y a suffisamment dans ce qu'il dit pour établir clairement qu'il n'est pas seul à blâmer. Assurément, les directeurs et les actionnaires—religieux et irréligieux—qui demandent avec instances des dividendes, sont coupables comme l'administration. Comment un homme ou une femme vraiment chrétiens peuvent-ils accepter, pour ne pas dire demander avec instance, les profits de la violation du dimanche? Comment peuvent-ils désirer et prendre le prix de l'insulte faite à Dieu, de l'abaissement de l'humanité et du travail et du trafic d'esclaves du dimanche?

Il y a aussi le public voyageur et expéditeur qui demande sans cesse l'envoi immédiat des marchandises et ne veut pas accepter le délai d'un jour pour la livraison qu'entraînerait l'observance du dimanche sur les chemins de fer, ou qui insiste sur la commodité d'un train du dimanche pour voyager. Ceux-là encourent aussi leur juste part de responsabilité.

Il y a des hommes et des femmes, comme Wm E. Dodge, du chemin de fer Delaware, Lackawana et Western, qui refusent absolument d'accepter les profits de la violation du dimanche, et vendront leurs actions ausitôt que leur compagnie cessera d'honorer le jour de Dieu et de l'homme ou qui, quand ils font de l'expédition, ne consentent pas seulement, mais demandent spécialement que les marchandises dans lesquelles ils ont un intérêt ne soient pas envoyées le Jour du Seigneur. Mais ces gens-là sont rares. Une grande part de responsabilité ne retombe-t-elle pas sur le public voyageur et expéditeur qui exerce une pression sur les chemins de fer, pression qui amène nécessairement le trafic des voyageurs et des marchandises le dimanche?

III.—QUEL EST LE REMÈDE.

1. Considérons jusqu'à quel point les chemins de fer pourraient et devraient être réglementés.

Il y a sans doute des travaux de nécessité sur les chemins de fer. Le travail de sauvetage et les réparations à la voie après un accident requièrent une attention im-

médiate. Cela peut souvent arriver le Jour du Seigneur. Non seulement de grands intérêts matériels, mais la vie elle-même, peuvent être en jeu. Il faut aussi, pour la même raison, tenir de garde un personnel considérable de gardiens.

En règle générale, les trains qui sont en marche à minuit le samedi ne pourraient pas, raisonnablement, être arrêtés entre les gares ou même entre les points de division. Le confort des employés de trains et des voyageurs et le soin des locomotives et de certaines variétés de marchandises le défendraient. Le bétail vivant qui ne peut être expédié d'assez bonne heure dans la semaine pour atteindre sa destination avant le dimanche doit, pour des raisons d'humanité, pouvoir continuer son voyage épuisant. Dans quelques circonstances exceptionnelles, certaines variétés de "marchandises périssables" devraient jouir du même privilège, bien que d'ordinaire on puisse prendre soin de ces marchandises sans difficulté dans les wagons chauffés, les wagons-glacières et les entrepôts modernes. Les trains directs de voyageurs et de la poste ne pourraient pas, en pratique, être interrompus dans leur marche—du moins jusqu'à ce qu'un grand centre ait été atteint. Tout travail essentiel, semblable aux choses mentionnées ci-haut (et peut-être d'autres) peut donc être justifié comme étant "nécessaire" le Jour du Seigneur.

Mais il n'est personne, respectant le dimanche et les droits des employés de chemins de fer dans leur repos et leurs autres privilèges et ayant étudié la question avec soin, qui puisse dire que des travaux de construction devraient être permis ou des réparations faites dans le but d'"économiser sur les placements du compte capital en locomotives, matériel roulant et autres accessoires quelconques de transport, ou pour gagner du temps durant la semaine".

Cette personne ne justifierait pas non plus le transport de toutes sortes de marchandises indistinctement, ni l'emploi du jour du Seigneur pour débarrasser les parcs du matériel roulant qui y est accumulée ni la circulation des trains locaux de voyageurs, ni l'emploi, ce jour là, de commis dans les bureaux généraux ou locaux—ce qui se fait si souvent pour "économiser des hommes ou de l'argent" ou pour accroître la réputation de quelque contremaître, agent ou surintendant ambitieux.

Si l'on prenait cette position raisonnable et que les chemin de fer fussent conduits en conséquence, le nombre des employés de chemin fer qui seraient délivrés de l'esclavage de sept jours de travail par semaine ne serait probablement pas inférieur à 50,000.

2. Comment ce but si fort à désirer peut-il être atteint ?

Il est très évident que pour le moment on ne peut obtenir beaucoup en faisant appel à la conscience ou à la raison des autorités des grandes compagnies de chemins de fer. Il y a trois ans environ le *Chicago and Northern Railway* pour des motifs d'économie, a volontairement discontinué une grande partie du trafic du dimanche. Ceci, cependant, ne semble pas devoir être fait généralement.

Il est essentiel d'exercer une espèce de contrôle. Notre expérience des chemins de fer du gouvernement dans les provinces de l'est—chemins de fer qui permettent beaucoup moins de trafic et de travail inutiles le jour du Seigneur que tous les autres chemins de fer canadiens—nous porte à favoriser la nationalisation des chemins de fer. Si nos chemins de fer appartenaient au peuple, ils seraient conduits, non comme aujourd'hui, exclusivement pour obtenir des dividendes, mais pour le bien général du peuple. Les gérants, de plus, ne seraient pas sujets à la tentation irrésistible, comme dans les compagnies privées, de profaner le jour du Seigneur, et de priver les employés des droits inhérents aux privilèges de ce jour, tout cela dans l'unique but d'obtenir des dividendes.

Que nous soyons prêts ou non, en Canada, à "la nationalisation des utilités publiques" il est clair cependant qu'il faut une limite imposée par la loi aux droits des chemins de fer de faire leurs opérations le jour du Seigneur. Nos tribunaux ont décidé que nos lois actuelles ne s'appliquent pas aux chemins de fer. D'un autre côté, la législation, que l'on cherche maintenant à faire adopter relativement au jour du Seigneur en Canada s'appliquera aux chemins de fer, à moins que le contraire

ne soit expressément stipulé. On propose donc, à présent, que les mesures du genre de celles qui suivent soient prises relativement aux chemins de fer. (a) De permettre tous travaux d'une "nécessité et d'une humanité" évidentes ; le transport des courriers et des voyageurs qui ne peuvent arrêter à un point intermédiaire ; la continuation à destination des trains chargés exclusivement d'animaux et de marchandises corruptibles qui doivent être expédiées immédiatement à un port océanique quelconque ; la circulation des autres trains à l'extrémité de la division où ils étaient à la fin du samedi. (b) De prohiber toute construction et travail de réparation générale, le trafic local des voyageurs, le transport des animaux et des marchandises corruptibles aux marchés locaux, et le départ d'un endroit quelconque d'une division, de trains chargés de marchandises "inactives". Toutes les modifications qui seront suggérées à cette proposition, seront acceptées avec reconnaissance et recevront une sérieuse considération.

Après avoir pris connaissance de ces faits, ne voit-on pas que le bill de M. Fitzpatrick, en tant qu'il affecte les chemins de fer, est absolument nécessaire, aussi bien qu'extrêmement raisonnable et modéré.

LES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS ET LE TRAVAIL DU DIMANCHE.

Les chemins de fer des Etats-Unis et d'Europe discontinuent le trafic du dimanche.

L. S. Coffin, l'un des principaux chefs des chemins de fer sur le continent d'Amérique, délégué en qualité de représentant de 100,000 employés de chemins de fer au congrès du repos du dimanche à Chicago, dit entre autre choses: "Je suis autorisé à représenter à ce congrès la *Brotherhood of Railway Trainmen*, qui forment une armée de trente-un mille employés de chemins de fer travaillant virtuellement tous les jours. Je suis autorisé à faire connaître à l'univers, par l'entremise de ce congrès, qu'ils sont unanimes dans leur désir, tel qu'exprimé par un vote de leur convention nationale; d'avoir le dimanche pour jour de repos. Cette organisation est la plus jeune de toutes les organisations de chemins de fer; elle est composée de jeunes gens, des serre-freins pour la plupart.

Je suis aussi autorisé à représenter l'Ordre des Conducteurs de Chemins de fer et à déclarer qu'à leur dernière convention biennale, ils ont unanimement adopté des résolutions à l'effet qu'ils veulent avoir congé le dimanche; qu'ils veulent l'abolition des trains du dimanche, afin de passer ce jour à la maison, au sein de leurs familles. Cet ordre est composé d'environ vingt-huit mille membres. Un orateur a demandé hier, pourquoi ces ouvriers n'étaient pas ici, et a répondu lui-même à sa question d'une façon qui m'a touché le cœur, lorsqu'il a dit que c'était parce qu'ils étaient condamnés à une éternelle oppression. Ils ne peuvent partir pour venir ici, comme vous et moi. Des milliers son venus ici par procuration. Moi-même, je représente directement cinquante mille votes dans les ordres que je viens de mentionner. Il y a plus, j'ai ici des résolutions adoptées par l'Ordre des Télégraphistes de Chemins de fer. Ces résolutions demandent aux compagnies de chemins de fer la cessation des trains du dimanche. Le nombre de membres de cet ordre est d'environ vingt-cinq mille.

Nous sommes donc en présence d'environ soixante-quinze mille employés de chemins de fer qui demandent à ce congrès de donner suite à leurs résolutions et à leurs demandes.

L'un des vice-présidents de la *Brotherhood of Locomotive Engineers* m'a écrit en déclarant qu'il espérait être ici; mais que, s'il n'y était pas, il me demanderait de dire à ce congrès, qu'à sa dernière convention biennale cette fraternité a unanimement adopté des résolutions touchant le repos du dimanche. Je mets ces résolutions devant vous. Ils ont aussi voté à l'unanimité de demander aux autorités de cette grande Exposition Universelle de fermer ses portes le dimanche. Cette fraternité des Ingénieurs Mécaniciens ne compte pas moins de trente-cinq mille membres. C'est l'une

des plus puissantes et des plus anciennes organisations ouvrières d'Amérique, non seulement au point de vue du nombre mais de l'intelligence. Je suis autorisé à les représenter, et je suis fier d'avoir l'occasion de le faire.

Voici donc virtuellement plus de cent mille employés de chemins de fer de ce pays. Ils disent à ce congrès, et par l'entremise de ce congrès, au peuple de ce pays, qu'ils sont unanimes à demander l'abolition du trafic du dimanche en tant que cela est possible ou praticable.

Permettez-moi, pour un moment, de discuter plusieurs points qui sont venus à mon esprit tandis que j'écoutais la lecture des documents. Qu'allons-nous faire à ce sujet ? C'est une bonne chose que de venir ici et d'écouter, mais que ferons-nous, vous et moi, quand nous serons sortis d'ici ? Il me semble qu'il faut agir immédiatement sérieusement. On parle de démoralisation de la pensée, du sentiment, du respect du dimanche.—je dis, moi, d'après mon humble jugement, qu'en ce qui concerne notre dimanche, il n'y a pas de plus grande source de démoralisation que les compagnies de transport, si on leur permet de continuer leur travail du dimanche; qu'à moins que nous soulevions le sentiment public qui se transforme en loi nationale pour abolir les trains du dimanche dans ce pays, ces derniers aboliront le dimanche.

Je ne crois pas que la presse du trafic du dimanche soit si grande que les gérants de chemins de fer ne puissent y résister. Tout homme qui fait partie d'une corporation quelconque serait opposé à une demande en faveur des trains du dimanche s'il n'y voyait aucun profit.

Je ne crois pas ce qui a été dit touchant les marchandises périssables. Et je ne suis pas le seul qui soit de cet avis. L'un des hommes les plus compétents en matière de chemin de fer de ce pays, M. Ledyard, du chemin de fer Michigan Central, est de la même opinion que moi. Depuis l'adoption des wagons réfrigérateurs, les marchandises périssables ont, pour ainsi dire, cessé d'exister. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Permettez-moi de vous en citer un exemple. Je cultive des fruits dans l'extrême-sud. J'envoie à Chicago un fourgon de fraises. Lorsque ce fourgon arrive à Centralia, je reçois une dépêche de mon agent de Chicago disant que les fraises sont en profusion, que le marché y est encombré, mais que celui de Détroit est bon. Que fais-je? Je télégraphie à la compagnie d'ajouter de la glace dans le fourgon des fraises et de transporter les fraises à Détroit, ce qui prend une journée de plus. Qu'est-ce qui est meilleur marché, un peu de glace, lorsque Dieu nous en donne en aussi grande abondance, ou la démoralisation de ces employés de chemin de fer en les privant de leur dimanche?

Maintenant, parlons du bétail. Toute ma vie je me suis occupé du bétail et je connais ses besoins. J'affirme que chaque fois qu'un fourgon de bestiaux fait un trajet assez long pour que le dimanche le surprenne en route, il vaut mieux et pour ceux à qui appartient le bétail et pour ceux qui l'achètent, qu'il soit sorti du fourgon durant une journée pour qu'on le fasse manger et reposer. Ceci est tellement vrai que nous avons réussi à faire mettre en vigueur une loi nationale à l'effet qu'aucun fourgon de bestiaux ne franchisse une distance ininterrompue de plus de vingt-quatre heures.

Le travail parle de " blocus ". Ceci ne peut arriver que là où l'arrêt des trains est partiel, là où quelques compagnies seulement arrêtent leurs trains le dimanche tandis que d'autres ne le font pas. Qu'il soit bien entendu partout que le dimanche est un jour qui appartient aux employés de chemins de fer, et ils règleront toutes choses en conséquence Il n'y a aucun doute à ce sujet. Comment fait-on en Angleterre, où, dit-on, il y a fort peu de trafic de marchandises, le dimanche?

Maintenant, qu'allons-nous faire à ce sujet? D'abord il faut voir à ce que le courrier des Etats-Unis ne soit pas transporté le dimanche. De quel droit, vous et moi, dirons-nous à ces milliers de commis des postes qu'ils seront privés de leur dimanche? Tout homme qui me demande mon vote ou mon influence pour parvenir au congrès, doit me promettre avant que je vote pour lui, qu'il fera son possible pour procurer leur dimanche à ces employés des chemins de fer et à ces commis des

postes. Prenons cette position, que l'église prenne cette position, et c'est une affaire faite.

Que ne puis-je mieux vous peindre l'état réel des sentiments de ces hommes que je représente. Il y a quatre ans, j'ai rédigé un bill pour notre législature d'Etat, donnant à ces hommes leur dimanche. Ce bill a été adopté par le Sénat, mais il a échoué à la Chambre. Entre parenthèses, laissez-moi vous dire que quelques-uns de nos législateurs se sont opposés à certaines lois pour l'arrêt des trains, parce que chaque projet de loi prévoyait avec peu de sagesse que les trains seraient arrêtés le samedi à minuit pour être remis en mouvement le dimanche à minuit. La grande idée est que ces hommes doivent être chez eux le dimanche, afin qu'ils puissent se reposer. Les trains qui arriveraient à une division le samedi soir et en repartiraient le dimanche soir, ou qui arriveraient le dimanche matin pour en repartir le lundi matin, seraient pleinement d'accord avec les exigences de l'acte. L'une des sections de l'Ordre des conducteurs de chemins de fer à Des-Moines, parce que je m'étais intéressé moi-même à cette affaire, m'invita à son assemblée. On devait y discuter la question du repos du dimanche. Tous ceux qui étaient présents à l'assemblée donnèrent leur opinion. Puis, le président, le chef de la section, se leva et dit: "Je veux faire connaître mon idée à ce sujet. (Je vous rapporte ses propres paroles.) "J'ai demeuré cinq ans à Keokuk; tous les dimanches durant cinq ans j'ai été dans les cours formant des trains et introduisant des wagons; durant ces cinq années je ne suis pas entré dans une église le dimanche. Ma femme, pensant que si j'étais obligé de travailler, il était de son devoir de demeurer à la maison afin de me préparer un bon dîner, n'est pas entrée dans une église le dimanche durant ces cinq ans. Mes enfants ne vont pas à l'école du dimanche. Et tandis que, étant dans la cour avec ces wagons, je réfléchissais à toutes ces choses, J'en suis venu à la conclusion suivante : Ce qu'ils recherchent tous c'est le tout-puissant dollar, et ils ne s'occupent pas de nous".

Combien j'eusse désiré que tous les ministres et législateurs eussent vu les yeux de cet homme lorsqu'il a dit cela! Comprenons-nous bien que dans ce pays, ces employés de chemins de fer, qui comptent sur cette industrie pour gagner leur pain quotidien, sont au nombre d'un million environ. Et lorsque cette grande armée se prend à réfléchir que la grande république qu'elle sert si fidèlement et au risque si imminent de perdre la vie ou les membres, ne se soucie pas d'elle, qu'il est facile alors pour elle de cesser de s'occuper du public!

Voilà une grave question de haute politique, et cette question devrait être prise en considération par les hommes sages et probes de cette nation.

Ce trafic du dimanche peut être arrêté. Cela peut être fait. La grande difficulté est l'appât de l'or. Le gérant général n'est pas entièrement responsable. Il désire se maintenir dans sa position, voir ses affaires prospérer et présenter des chiffres éloquents dans son rapport annuel. Ce qu'il faut, pour dire toute la vérité est ceci: un peu plus de dépense pour la force motrice. Il existe à peine dans les Etats-Unis un seul chemin de fer qui ne manque pas, dans une certaine mesure, de force motrice. Les employés de chemins de fer travaillent jour et nuit, les dimanches et les jours de semaine. Ils deviennent si fatigués et ont un tel besoin de sommeil que c'est là la cause de ce qui est arrivé quelquefois, un accident ou une catastrophe à la suite de surmenage. Ne savez-vous pas que nous travaillons dans l'intérêt de la sécurité publique quand nous travaillons en faveur du repos du dimanche?

Comme on ferait œuvre plus utile et plus noble, si, au lieu de destituer les employés partout, en en engageait un septième de plus et que tous se reposassent le dimanche.

RÉSOLUTIONS DES CONFRATERNITÉS D'EMPLOYÉS DES TRAINS.

Les résolutions adoptées par l'Association des employés de chemins de fer, auxquelles M. Coffin fait allusion, sont annexées à ce rapport. L'Association des mécaniciens de locomotives a adopté des résolutoins dans le même but.

ANNEXE No 1

L'Ordre des télégraphistes de chemins de fer.

Considérant que les devoirs des télégraphistes et des expéditurs de chemisn de fer sont tels—étant sujet à une lourde responsabilité à l'égard du public voyageur et des compagnies de transport—qu'il est absolument nécesaire que les hommes occupés à ce genre de travail ne possèdent pas seulement un talent tout spécial, mais qu'ils soient en mesure, en tout temps lorsqu'ils sont de service, de faire le meilleur usage possible de leurs aptitudes; et

Considérant qu'il est maintenant admis par tout homme raisonnable qu'un jour de repos par semaine est un besoin de notre nature, afin de nous permettre de nous acquitter des devoirs responsables qui nous incombent; en conséquence, qu'il soit

Résolu, par cette convention de télégraphistes, assemblés à Toronto (Ontario), et représentant vingt-cinq mille hommes, employés quotidiennement par les chemins de fer des Etats-Unis, du Canada et du Mexique, que nous prions très respectueusement les grands exportateurs et le public voyageur, que nous consentons à servir au meilleur de nos connaissances six jours et six nuits par semaine, de ne pas insister pour avoir le trafic du dimanche sur nos chemins de fer.

Nous comptons qu'un jour de repos a été prévu pour les télégraphistes et les expéditeurs ausi bien que pour les voyageurs et les exportateurs, et nous sentons que nous avons les mêmes droits d'être libres et chez nous au milieu de nos familles que les autres citoyens; en conséquence, qu'il soit

Résolu, que nous secondons de tout cœur les efforts de tout honnête homme qui travaille à réduire les heures de travail.

J. WEATHERBEE,
Grand secrétaire et trésorier.

Fraternité des employés des trains.

Considérant que c'est la croyance générale qu'un jour de repos sur sept n'est pas seulement un besoin impérieux de la nature physique de tous les hommes qui travaillent, mais que ce jour tend à un haut développement du côté social, moral et spirituel de notre être; en conséquence

Qu'il soit résolu, par la Fraternité des employés des trains réunis en convention à Boston (Massachusetts), octobre 1893, et représentant trente et un mille membres de cet ordre, que nous enregistrons sous cette forme officielle notre ardente protestation contre l'accroissement des exigences du public à l'égard des trains du dimanche.

Résolu, en deuxième lieu: Que nous sommes pleinement convaincus que le "dimanche a été pour l'homme", pour l'employé aussi bien que pour le patron ; pour les employés des trains aussi bien que pour le voyageur et l'exportateur; que les heures du dimanche sont un don béni de Dieu à l'ouvrier, et que lorsqu'on empiète sur ces heures par convoitise de l'or, nous manquerions à notre devoir d'hommes libres si nous ne protestions pas avec vigueur et ne défendions pas nos droits à tout hasard.

Résolu, en premier lieu: Qu'en notre qualité d'hommes expérimentés en matière de chemins de fer, nous savons par expérience que, pour être en tout temps en possession de la pleine mesure de nos facultés pour pouvoir être à la hauteur des exigences continuelles et subites du travail des chemins de fer, pour assurer la meilleure garantie possible aux vies et à la propriété confiées à nos soins, nous devons jouir du jour de repos périodique que le Créateur a réservé avec tant de sagesse pour nous; et nous avons confiance qu'un public sensé et chrétion et que les corporations qui nous emploient et que nous consentons à servir six jours et six nuits par semaine, nous accorderont ce jour de repos, comme un besoin impérieux et comme notre droit le plus sacré.

ORDRE NATIONAL DES CONDUCTEURS DE CHEMINS DE FER.

Considérant que, nous, en notre qualité d'employés de chemins de fer, consentons à renoncer au plaisir de prendre nos repas à des heures régulières avec nos familles,

consentons à faire du jour la nuit, et de la nuit le jour, pour la commodité du public voyageur et des exportateurs, et pour favoriser les intérêts des compagnies de chemins de fer avec lesquelles nous nous sommes identifiés; mais, croyant qu'un jour de repos sur sept est une des exigences de notre être, et que lorsqu'il est convenablement respecté il en résulte le plus grand bien pour tous; et

Considérant, qu'en notre qualité de conducteurs de chemins de fer, il est absolument nécessaire que nous soyons toujours parfaitement dispos lorsque nous sommes de service, en conséquence,

Résolu par cet Ordre National des Conducteurs de Chemins de fer, assemblés en convention biennale, à Toledo (Ohio), et représentant au moins vingt-deux mille conducteurs faisant un travail quotidien, actif et pratique dans le service des chemins de fer, que sous cette forme officielle et explicite nous faisons appel au public en général, que nous nous efforçons de servir le plus fidèlement possible, le priant de cesser de demander à nos gérants que nous soyons forcés d'être tenus éloignés de nos familles le dimanche.

Résolu, que nous croyons que le dimanche a été fait pour l'homme—pour l'employé aussi bien que pour le patron, pour l'employé des trains de chemins de fer aussi bien que pour le voyageur ou l'exportateur; et que nous secondons cordialement tout effort honnête dans le but d'obtenir pour le travail ce jour de repos sur sept, l'un des principaux dons que le Ciel ait fait à l'homme; et que lorsque ce jour aura été obtenu comme étant le droit de chacun pour être observé selon que l'exige ses intérêts les plus chers et devienne une barrière infranchissable opposée aux empiètements du capital sur les droits du travail.

LES GÉRANTS DE CHEMINS DE FER SONT EN FAVEUR DU REPOS DU DIMANCHE.

Le Delaware, Lackawanna et Western.—W. F. Halstead, gérant général, dit au congrès du repos du dimanche de Chicago: "Cette compagnie a toujours eu et a encore aujourd'hui, pour principe de faire le moins d'ouvrage et de faire circuler le moins de trains possible le dimanche. Nos affaires consistent en partie à transporter le charbon, et nous ne faisons circuler le dimanche aucun train que l'on puisse appeler des trains de voyageurs. Les trains de marchandises corruptibles telles que le lait et les animaux seuls circulent le dimanche.

Le chemin de fer New-York, New-Haven and Hartford.—C. H. Platt, gérant général, dit au congrès du repos du dimanche de Chicago: "Il n'a jamais été dans nos habitudes de faire circuler un grand nombre de trains le dimanche, mais depuis 1887, nous nous sommes soumis aux statuts suivants du Connecticut:—

"Article 3523. Nulle compagnie de chemin de fer ne mettra en mouvement aucun train sur une voie ferrée exploitée dans les limites de l'Etat, entre le lever et le coucher du soleil le dimanche, excepté dans les cas de nécessité ou d'humanité; à condition que, avant dix heures et demie de la matinée et après trois heures de l'après-midi, elle mette en mouvement des trains transportant les courriers des Etats-Unis, et tous autres trains ou classes de trains qui seront autorisés par les commissaires des chemins de fer de l'Etat, sur demande à eux faite pour cause de nécessité publique, ou pour la conservation des marchandises.

"Nous croyons que des employés qui travaillent six jours par semaine peuvent manœuvrer autant de trafic, et même plus, que lorsqu'on les force à travailler sept jours par semaine."

Le chemin de fer Louisville, New Albany and Chicago.—Bennet H. Young, président, écrit au congrès de Chicago:—

"Il n'y a rien dans les affaires de chemins de fer qui soit de nature à les placer hors de l'atteinte de la loi ou au-dessus de ces considérations. Ils ne forment une classe ni distincte ni séparée, mais encourent les mêmes risques et les mêmes obligations que les autres corporations et citoyens....

ANNEXE No 1

"Il y a des hommes qui, à ma connaissance, sont forcés de travailler chaque dimanche, et cela en désaccord direct avec leurs scrupules religieux. On peut affirmer en toute sûreté que la moitié de ces employés sont chrétiens; et ce mal, par conséquent, n'en est que plus lamentable. Lorsqu'on pense que ces hommes, par crainte de perdre leur position, sont forcés de faire ce travail (dont une grande partie est absolument inutile et le résultat de l'indifférence ou de la cupidité des gérants et des actionnaires) cela devient un tort monstrueux contre les droits de la religion et de la famille de ces employés. Et cette violation de leurs devoirs de chrétiens et de citoyens leur enseigne à violer toutes les autres lois de l'Etat et les prépare, non seulement à se montrer indifférents aux intérêts de la corporation elle-même, mais à manifester du mépris pour tous les préceptes sages et les défenses qui leur sont faites. C'est là probablement ce qu'il y a de pire dans les habitudes qui leur sont imposées. Nul homme dans ces circonstances, ne sera fidèle à un patron qui, dans l'unique but de faire un profit lui demande de sacrifier les scrupules de sa conscience, et le force, en le menaçant de lui faire perdre sa position, de se soumettre à ses ordres."

Le chemin de fer Chicago and North-western.—J. M. Whitman, alors gérant général, dit au congrès de Chicago:—

"C'est la politique des autorités de cette compagnie, et cette politique est en vigueur depuis quelque temps, de ne faire le dimanche que le travail nécessaire Nous avons adopté cette ligne de conduite en pensant que cela est conforme à l'intérêt de nos employés. Nous sommes d'avis qu'une suspension de travail un jour sur sept donne aux employés l'occasion de se reposer, et que ce repos leur permet de mieux s'acquitter de leur devoir les autres six jours de la semaine."

Le 8 évrier 1903, les instructions suivantes, entre autres, ont été données à tous les surintendants:—

"Le dimanche, 8 février 1903, et chaque dimanche subséquent jusqu'à ce que vous ayez reçu un autre avis, vous voudrez bien limiter le mouvement des trains de marchandises sur votre division au chargement et transport des animaux, de la viande et des marchandises périssables.

"Il faut s'efforcer de faire en sorte que les employés de wagons et de locomotives soient à l'endroit le plus rapproché possible de leurs demeures ce jour-là, et lorsque l'on pourra atteindre ce but en faisant partir une équipe après minuit pour les faire arriver chez eux le dimanche midi, on le fera.

"Vous appliquerez cette même règle à toutes les équipes de remises et d'aiguilleurs de locomotives et à tous les employés des remises et de bureaux de 7 heures du matin à 7 heures du soir, et vous ne garderez à l'ouvrage que les équipes de remises absolument nécessaires pour voir au service mentionné plus haut.

"Vous voudrez bien prévenir le surintendant général, chaque lundi matin, que cette règle a été appliquée sans exception le dimanche qui précédait immédiatement ce jour.

"Veuillez accuser réception et déclarer que vous avez compris cet avis."

La lettre suivante à la *Lord's Day Alliance* du gérant général actuel en date du 23 mars 1906, avec une copie des instructions qui précèdent, parle par elle-même:—

"CHICAGO, 23 mars 1906.

"CHER MONSIEUR,—Votre communication du 9 courant, adressée au gérant de trafic de cette compagnie au sujet des excursions du dimanche, m'a été remise.

"Veuillez trouver ci-annexée une copie des instructions qui ont été données en 1903 aux employés de cette compagnie au sujet du transport des marchandises le dimanche. Ces instructions sont observées avec sévérité, et les autorités de cette compagnie s'efforcent par tous les moyens possibles de diminuer le montant des affaires faites le dimanche.

"Au sujet des excursions du dimanche: Cette coutume a été complètement abolie depuis trois ou quatre ans, et nous n'acceptons plus ce genre d'affaires.

"Votre tout dévoué,

"R. H. AISHTON,

Gérant général."

Le chemin de fer "Chicago, Milwaukee & St. Paul".—Le *Defender,* de Boston, dans une récente édition, dit:—

"Il y a un an, le président Earling, du *Chicago, Milwaukee and St. Paul RR.,* a dit: 'Je suis fatigué des excursions du dimanche à Milwaukee et Chicago, parce que nous portons des voyageurs presque tous sobres et nous ramenons des trains d'hommes ivres'. Quelques semaines après avoir visité une ville où cette compagnie devait descendre des centaines d'excursionnistes du dimanche, et après avoir étudié l'effet démoralisateur que ces exuersions avaient sur les excursionnistes et sur les citoyens de la ville, il fit, à son retour, un tel rapport au bureau de direction, qu'il en obtint l'ordre suivant: 'N'acceptez plus d'excursions du dimanche'. Nous avions fréquemment attiré leur attention sur cet effet démoralisateur. Environ 4,500 milles de chemin de fer du Wisconsin, et 25,000 milles de ceux du nord-ouest sont délivrés de cette plaie".

La *Lord's Day Alliance* a reçu, en date du 22 mars 1906, la lettre suivante de M. D. L. Bush, surintendant général:—

"CHICAGO, 22 mars 1906.

"Au secrétaire de la *Lord's Day Alliance,* Toronto, Canada:

"CHER MONSIEUR,—J'ai devant moi votre lettre du 9 courant adressée au président A. J. Earling, et demandant des copies des ordres qui ont été donnés au sujet des excursions du dimanche et du transport des marchandises sur notre ligne ce jour, et le mouvement des trains de marchandises sur notre ligne est restreint aux nécessités du transport des animaux et des marchandises périssables. Nous rendons aussi à destination les trains partis du samedi.

"Votre tout dévoué,

"D. L. BUSH,

"*Surintendant général*".

Le chemin de fer "Chicago and Alton".—L'*Interior,* de Chicago, en date de l'automne dernier, dit:—

'Nous avons constaté avec intérêt que les autorités des chemins de fer de l'ouest font progresser très rapidement le projet d'abolir le travail du dimanche. Le nouvel horaire d'hiver de l'Alton, annonce-t-on, a rayé presque tous les trains locaux de voyageurs le dimanche, et réduit très considérablement le nombre des trains de marchandises à mettre en mouvement ce jour-là. Comme résultat, plusieurs milliers d'employés jouissent du nouvel avantage d'un dimanche de repos".

Les chemins de fer écossais.—Le *Daily Record* et le *Daily Mail* publient l'entrefilet suivant:—

"Sir David Stewart, président de la *Great North of Scotland Railway Company,* a fait un rapport intéressant sur la question des trains du dimanche, à une assemblée sociale des employés de la compagnie à Aberdeen, hier soir. Il dit qu'on a prétendu en plusieurs cercles que maintenant que le dernier président, le Dr Ferguson, de Kinmundy, est décédé, les trains du dimanche seront mis en mouvement sur la ligne du Grand-Nord. Si le gouvernement juge à propos de faire mettre en mouvement un train d'aller et retour transportant le courrier le dimanche, et donne à la compagnie une bonne rémunération, cela pourrait se faire, mais quant à lui, il est tout à fait opposé à la circulation des trains, dans quelque direction que ce soit le dimanche,

même au risque de perdre un dividende de 10 pour 100. Il est heureux de leur dire que M. Millar, du *Caledonian Railway*, et M. Jackson, du *North British*, qui ont été consultés, se sont déclarés contre les trains du dimanche, comme étant une cause de démoralisation pour les employés des compagnies de chemins de fer".

Aucun train local de voyageurs—pas même dans la banlieue—et aucun train de marchandises de la grande ville de Glasgow le dimanche.—J. G. Shearer.

CHEMINS DE FER EUROPÉENS.

Monsieur Deluz, de Genève, Suisse, secrétaire général de la Fédération internationale des associations du repos du dimanche en Europe, écrit ce qui suit dans le *Repos du Dimanche au Vingtième Siècle*, qui vient d'être publié:—

Finlande.—"Le service des chemins de fer en Finlande a été modifié dernièrement, de telle façon qu'aucun train de marchandises ne circule le dimanche".

Hollande.—"En Hollande, le nombre des trains de marchandises en mouvement le dimanche a été réduit de 99 pour 100".

Belgique.—"En Belgique, le nombre des trains de marchandises le dimanche a été réduit de 2,227. La statistique des accidents causés par la faute des employés sur les chemins de fer de Belgique démontre que ces acidents ont diminué de 54 pour 100 depuis que les employés des trains de marchandises jouissent de leur repos régulier du dimanche".

Suède.—"En Suède, le nombre des trains de marchandises le dimanche a été graduellement réduit, et maintenant il ne représente qu'un sixième de ce qu'il était autrefois".

Suisse.—Une loi de 1902, outre qu'elle garantit aux employés les cinquante-deux jours de repos, comprenant dix-sept dimanches, que la loi de 1890 leur avait garantis, a augmenté le nombre de jours de repos à soixante après dix ans de service. On a dû lutter pour conserver aux employés des chemins de fer suisses les dix-sept dimanches garantis par la loi sur les cinquante-deux jours de repos annuels.

"On a groupé, à la demande du comité de Genève, quelques statistiques des chemins de fer de Belgique, de Bavière et de Suisse, statistiques qui montrent que l'abolition des trains de marchandises le dimanche n'a pas diminué les recettes des lignes affectées et n'a pas empêché le progrès rapide des affaires et des bénéfices.

La loi de 1890 statue que: Chaque employé de chemin de fer, steamer, tramway et autres compagnies de transport, et les employés des postes auront au cours de l'année, cinquante-deux jours de repos dont dix-sept devront être des dimanches. Il ne devra pas y avoir de réduction de salaire pour les jours de repos. Le travail de la journée ne peut être prolongé uniquement par la volonté du patron, et en aucun cas ne doit excéder douze heures ; une heure au moins de repos doit partager le travail". L'amende varie de 500 à 1,000 francs.

PROTESTATION DES EMPLOYÉS DE CHEMIN DE FER CONTRE LE TRAVAIL DU DIMANCHE.

Requête pathétique de 450 héros de chemins de fer en faveur de leur dimanche.

Que disent les employés de chemin de fer de leur travail le dimanche ?

Il y a quelques années environ quatre cent cinquante de ses mécaniciens de locomotives ont adressé une requête à M. William H. Vanderbilt en faveur de l'abolition du travail du dimanche. Après avoir démontré comme quoi la circulation des trains le dimanche est devenue pour eux une lourde corvée, ils ajoutent: Nous avons subi ce grief avec patience, espérant chaque année que notre situation s'améliorerait. Nous consentons à nous soumettre à toute privation raisonnable, morale ou physique, à aider les fonctionnaires de votre compagnie, à vous assurer un triomphe décisif ; mais après un service long et pénible, nous ne voyons aucun indice de soulagement. Nous sommes forcés de venir vous exposer nos peines et de vous demander

très respectueusement de nous enlever le travail du dimanche en tant que cela est en votre pouvoir. Voici quelles sont nos objections au travail du dimanche : Premièrement—Ce travail continu ruine notre santé et fait de nous des vieillards avant l'âge; de plus, ce travail excessif nous rend incapables de nous acquitter aussi bien de nos devoirs. Deuxièmement—Tous les pays civilisés, de même que toutes les lois divines et humaines, reconnaissent le dimanche comme un jour de repos. Bien qu'on ait pu songer à nous donner au milieu de notre travail certains intervalles de repos, en des jours que le dimanche, nous sentons que nous sommes ainsi privés d'aller à l'église et que nous ne pouvons jouir des privilèges de la famille et de la société accordés aux autres citoyens. Troisièmement—Presque tous les soussignés ont des enfants qu'ils désirent instruire dans tout ce qui fera d'eux des hommes probes et des femmes vertueuses. Or, il est impossible de ne pas nous apercevoir que le fait, pour nous d'ignorer le dimanche, a sur eux un effet désastreux. Quatrièmement—Parce que nous croyons que les intérêts de la compagnie que nous servons, aussi bien que les nôtres, en seront par là d'autant mieux accrus ; parce que nous croyons que les mécaniciens de locomotives devraient occuper une position sociale et religieuse aussi élevée que les hommes exerçant d'autres fonctions. Nous savons que la question suivante sera prise en considération. Comment pourrait-on abolir ce travail du dimanche lorsque le trafic augmente dans des proportions aussi considérables? Nous avons étudié cette question depuis vingt ans. Nous l'avons prise à son enfance et l'avons vue grandir jusqu'à ce qu'elle ait atteint les proportions gigantesques de ce jour, du temps où un seul train circulait le dimanche jusqu'aujourd'hui, où l'on met en mouvement trente trains de chaque côté. Et nous n'hésitons pas à dire que nous pouvons faire autant d'ouvrage en six jours, en nous réservant le septième jour pour notre repos, que nous en faisons maintenant. Tous ceux qui observent de près la circulation des trains de marchandises admettent comme un fait que le lundi le transport des marchandises est comparativement peu considérable ; le mardi, il augmente un peu, et ainsi de suite jusqu'au samedi ; de tous les jours de la semaine, le dimanche est celui où nous sommes le plus occupés. On pourrait objecter, peut-être, que si vos trains sont arrêtés, les endroits des autres voies où l'on reçoit les marchandises pourront être bloqués. En réponse à cela, nous vous ferons remarquer très respectueusement que lorsque les lignes-mères cesseront d'être exploitées, les lignes tributaires ne seront que trop heureuses de suivre ce bon exemple. On pourrait aussi se demander si le trafic est interrompu pendant vingt-quatre heures la compagnie ne perdra-t-elle pas un septième de ses profits ? En réponse, nous nous basons sur notre expérience, notre santé et notre vigueur pour déclarer qu'à la fin de l'année nos patrons ne perdront pas un centin, mais qu'au contraire ils y gagneront pécuniairement. Voici quelles sont nos raisons: Aujourd'hui, les devoirs de vos mécaniciens de locomotives sont incessants; et le jour et la nuit, le dimanche comme les autres jours, que le temps soit beau ou mauvais, il nous faut travailler sans cesse même en dépit de l'affreuse inclémence d'un hiver très rude. L'excessive tension de nos facultés mentales et physiques, jamais en repos, tend à nuire aux qualités si nécessaires au bon mécanicien. L'esprit fatigué, le corps épuisé et rompu, le mécanicien ne peut donner à ses devoirs la plénitude d'attention voulue pour favoriser les intérêts de ses patrons. Nous irons jusqu'à dire qu'il n'y a sur tout ce vaste continent, dans aucun genre d'affaires ou de trafic, aucune classe d'hommes dans la position des employés de chemins de fer. Ils sont exclus des associations chères à tous ; privés de rendre leurs hommages au créateur, tribut que l'homme doit à son Dieu ; ils sont témoins de plaisirs accordés aux autres, seule oasis dans le désert de cette vie, sans espoir de n'en jamais jouir eux-mêmes. Nous vous prions de nous aider. Donnez-nous le dimanche pour nous reposer après une semaine de laborieux travaux, et nous vous assurons qu'avec une constitution renforcie et un cerveau rafraîchi par des heures de repos, nous pourrons retourner au travail avec plus d'énergie, plus de force mentale et physique, nous pourrons faire et nous ferons une plus grande somme d'ouvrage et nous le ferons mieux, si possible, en six jours que nous le faisons maintenant en sept. Nous pourrons vous donner dix jours

dans six si vous l'exigez, à condition que nous ayons l'espoir de jouir d'une certaine période de repos. En résumé nous avons espoir et confiance, qu'en union avec les autres messieurs placés à la tête des lignes de chemins de fer menant aux ports de mer, vous pourrez faire quelque chose pour l'amélioration de notre sort."—Le dimanche pour l'Homme.—*Crafts.*

LES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER SUR LE TRAVAIL DU DIMANCHE.

L'évêque de Durham, parlant un jour à une assemblée d'employés de chemins de fer remarqua en passant qu'il n'était jamais monté à bord d'un wagon le dimanche. Il dit: "Je n'oublierai jamais leur plaisir dont ils témoignèrent hautement".

Presque tous les jours le bureau de la *Lord's Day Alliance* reçoit des lettres d'associations de chemins de fer ou d'employés écrivant individuellement, pour la féliciter de tout cœur des efforts qui sont faits dans le but de leur obtenir le repos et les autres privilèges du Jour du Seigneur, lui donner des renseignements propres à ranimer son esprit et à l'encourager à persévérer dans ses efforts inlassables. Les extraits suivants reçus dernièrement par le secrétaire général en sont un exemple qui parle par lui-même. L'auteur de cette lettre, dont le nom et l'identité ne sont pas donnés, est un employé de confiance et d'expérience de l'une des grandes compagnies de chemins de fer du Canada. Il dit :

"CHER MONSIEUR,—J'aimerais à vous donner un petit renseignement sur un sujet, qui je crois, vous montrera les difficultés auxquelles nous sommes en butte, et l'injustice criante à laquelle il faut nous soumettre, si nous voulons garder nos positions et en même temps nous conduire comme des citoyens qui observent le dimanche.

"La compagnie est décidément responsable d'une grande somme de travail, le dimanche, absolument inutile. Ceci est tout simplement le résultat du désir absorbant du gérant général et de ses surbordonnés de réduire les dépenses et d'établir ainsi un record de nature à les recommander eux-mêmes aux directeurs et aux actionnaires.

"Je vais vous citer un exemple de ce que je veux dire. Je travaille dans le bureau des marchandises de..... à la gare..... Nos heures de bureau sont de 8.30 heures de la matinée à 6 heures du soir. Nous avons une heure pour dîner. Dernièrement, on a nommé un nouvel agent. L'un de ses premiers actes a été de demander à tous les commis de venir travailler le dimanche afin de mettre en ordre certaines choses qui étaient arriérées. Après qu'il nous eût parlé, je lui dis que j'étais absolument opposé au travail du dimanche, mais que si c'était un cas exceptionnel, je me rendrais à sa demande, à condition que la chose ne se répéterait pas. A ma grande surprise et à mon grand dégoût, le samedi suivant, l'agent demanda la même chose que le samedi précédent; je refusai poliment d'obéir. Maintenant toute l'affaire se résume à ceci: ce nouvel agent veut établir un record pour lui-même aux dépens de ses commis.

"Malheureusement, dans tous les bureaux de chemins de fer il y a des employés dont le seul but est de se ménager les bonnes grâces du gérant ou de l'agent. De sorte que, si on leur demande de travailler le dimanche, ils le font sans hésiter. Ceci ne rend que plus malheureuse la position de ceux à qui il reste un peu de conscience et de respect de soi-même."—*Lord's Day Alliance.*

LES CHEMINS DE FER ET LE REPOS DU DIMANCHE.

Nous avons constaté avec intérêt que les autorités des chemins de fer de l'ouest font progresser très rapidement le projet d'abolir le travail du dimanche. Le nouvel horaire d'hiver de l'Alton, annoncé-t-on, a rayé presque tous les trains locaux de voyageurs, le dimanche, et réduit très considérablement nombre des trains de marchandises à mettre en mouvement ce jour-là. Comme résultat, plusieurs milliers d'employés jouissent de ce nouvel avantage d'un dimanche de repos. Il est à remarquer que les corporations de chemins de fer si furieusement attaquées aujourd'hui pour leur indifférence en matière de considérations morales lorsqu'elles traitent avec le public,

semblent plus intéressées que les promoteurs d'aucun autre genre d'affaires, à encourager la morale au sein de leurs employés. La plus forte influence commerciale aujourd'hui en faveur de l'abstinence totale se centralise dans les bureaux des gérants de chemins de fer. Il semble, de plus, qu'une aide aussi vigoureuse en faveur de l'observance du dimanche partira de la même source. Il est assez vrai qu'au fond de cette tendance vers le bien, il se trouve un intérêt mercantile. Mais celui qui est assez habile pour voir l'avantage de bonnes mœurs existant parmi les employés doit y voir un égal avantage pour la compagnie. Ce n'est déprécier ni l'honnêteté ni la sobriété que de dire qu'elles constituent au même titre la meilleure politique à suivre."—*L'Interior.*

STAR OF THE EAST LODGE, N° 118, B. OF L.F.,
RICHMOND, QUÉBEC, 16 avril 1906.

Révérend J. G. SHEARER, B.A.,
Secrétaire général de la *Lord's Day Alliance.*

CHER MONSIEUR,—Votre lettre de date récente a été reçue à temps, et déposée devant les membres de notre loge à nos deux dernières assemblées, le 1er et le 15 avril. A cette dernière date, on a voté unanimement que " nous, en notre qualité de membres de la loge n° 118, B.L.F favorisons fortement par la présente l'adoption du bill du dimanche, tel que présenté par M. Fitzpatrick devant le parlement d'Ottawa, et nous nous engageons à faire tout en notre pouvoir pour appuyer ce bill, et aussi à demander à notre député d'employer toute son influence à ce sujet.

Votre tout dévoué,
R. T. MACLEAY,
Secrétaire de la loge n° 118, B. of L.F.

Boite 15 du bureau de poste, Richmond, (Québec).

FRATERNITÉ DES MÉCANICIEN SDE LOCOMOTIVES, CORONATION DIVISION, No. 67.
SAULT-SAINTE-MARIE, ONTARIO, 9 avril 1906.

M. J. G. SHEARER,
Secrétaire général de la *Lord's Day Alliance,*
Toronto.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 24 mars, et j'en prends soigneusement note. Cette question a été soumise à notre division à notre assemblée régulière du 8 courant et discutée au long. Il me fait plaisir de vous annoncer que les membres de cette division ont approuvé ce bill à l'unanimité. J'ai reçu instruction de transmettre cette résolution à votre honorable association. Je fais des vœux pour que le jour ne soit pas éloigné où ce trafic cessera, où le dimanche sera observé et où les employés de chemins de fer du Canada auront une journée sur sept pour le repos et prier le Tout-Puissant.

Vous souhaitant tout le succès et la prospérité possibles dans votre grande et noble entreprise.

Je demeure.
Votre tout respectueux,
A. C. WAGNER,
F. A. E. Div., B. of L. E.

Sault-Sainte-Marie-Ouest, Boîte 27.

ANNEXE No 1

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, MISSING LINK LODGE, No. 527.
CARLETON PLACE, 2 avril 1906.

Rév. J. G. SHEARER,
Secrétaire général de la *Lord's Day Alliance.*

RÉVÉREND ET CHER MONSIEUR.—Nous, membres de la Missing Link n° 527 de la Fraternité des employés des trains, actuellement en sesion, après avoir pris en considération le bill présenté à la Chambre des Communes du Canada et connu sous le nom de Bill du Dimanche, croyons que ce bill serait non seulement d'une grande utilité à la corporation des chemins de fer elle-même, mais d'un avantage tout spécial à l'association à laquelle nous appartenons. Par la présente, nous appuyons à l'unanimité et de tout cœur le bill dans son entier, et nous espérons qu'il deviendra loi sans mutilation.

Votre tout dévoué,

D. H. GEMMELL,
Secrétaire.

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, CORONATION LODGE No 293.
HAVELOCK, 5 avril 1906.

M. J. G. SHEARER,
Secrétaire général de la *Lord's Dad Alliance,* Toronto.

CHER MONSIEUR.—Permettez-moi d'accuser réception de votre lettre touchant le bill du dimanche, avec une copie de ce bill, je vous en remercie.

Les questions suivantes relativement à ce bill ont été soumises à notre loge en session à cette date. Les réponses qui suivent chaque question ont été adoptées par un vote de la loge. Remerciant la *Lord's Day Alliance* de la grande lutte qu'elle fait pour le succès de cette question vitale.

Je demeure, votre respectueux serviteur,

JOHN S. McWHORTER,
Secrétaire, Smith's-Falls, Ontario.

Mémoires des questions soumises aux membres de la Fraternité des employés des trains, loge 293, le 5 avril 1906, relativement au bill du dimanche :—

1. Croyez-vous qu'il serait dans l'intérêt des employés de chemins de fer du Canada d'arrêter tous les trains de marchandises le dimanche, tel que recommandé par le paragraphe (*g*) de l'article 4?—Oui.

2. Croyez-vous qu'en mettant en mouvement en six jours le même nombre de trains que l'on met aujourd'hui en sept, le risque des pertes de vies ou de la propriété serait augmenté?—Non.

3. Croyez-vous que si ce projet de loi était adopté, un plus grand nombre d'employés demeureraient chez eux le dimanche?—Oui.

4. Croyez-vous que si cette loi était mise en vigueur, votre salaire s'en ressentirait?—Non.

5. Etes-vous en faveur de la mise en vigueur de l'article 6?—Oui.

6. Cette loge croit fermement à l'unanimité que l'adoption du bill du dimanche améliorerait de beaucoup le sort de l'ouvrier.

J. S. McWHORTER, *secrétaire.*

FRATERNITÉ DES EMPLOYÉS DES TRAINS, J. M. EGAN LODGE, No. 223.
WINNIPEG, MAN., 20 avril 1906.

Révérend J. G. SHEARER,
Secrétaire général de la *Lord's Day Alliance.*

CHER MONSIEUR,—A une assemblée régulière de la loge ci-dessus mentionnée, tenue le 17 avril, et représentant plus de deux cents employés au service des trains et des remises du Pacifique Canadien, à Winnipeg, Manitoba, la résolution suivante a été adoptée:—

Résolu, d'après l'avis des membres de cette loge, que le bill du dimanche, tel que proposé, nous aiderait à obtenir notre repos du dimanche que nous désirons depuis si longtemps.

M. N. NOBLE,
Secrétaire, 223.

Le PRÉSIDENT.—Le comité aimerait à entendre M. Shearer.

M. T. CHASE CASGRAIN, C.R.—Si le comité veut bien me le permettre, je désirerais faire une courte déclaration de la part de M. E. C. Whitney, de la *St. Anthony Lumber Company.* M. Whitney a une grande scierie située à une centaine de milles d'Ottawa, et où il emploie quatre cents hommes. Ils travaillent nuit et jour en deux équipes, l'une de six heures du matin à six heures du soir, et l'autre de six heures du soir à six heures du matin. Maintenant, il m'a demandé de déclarer au comité que ses hommes le samedi soir travaillent de six heures du soir jusqu'à cinq heures le dimanche matin. Cette équipe fait ses six jours en travailant jusqu'à cinq heures le dimanche matin. S'ils ne travaillaient que jusqu'à minuit le samedi, il ne pourrait pas retenir ses hommes là. Les employés ne retournent à l'ouvrage que le lundi matin à six heures, de sorte qu'ils ont au delà de vingt-quatre heures de repos. Aussi, il ne violent pas réellement ce que nous appelons le Jour du Seigneur, parce qu'ils s'acquittent de leurs devoirs religieux après cette heure-là.

M. MACDONALD.—Le secrétaire de la *Brewers and Malters Association* est ici.

M. FITZPATRICK.—M. Shearer est ici, et je crois que nous devrions l'entendre de préférence.

Le révérend J. G. SHEARER, secrétaire général de la *Lord's Day Alliance*, est appelé.

M. R. U. MCPHERSON, de Toronto.—Je suis ici dans l'intérêt de la *Lord's Day Alliance.* Je pourrais pour épargner du temps au comité faire quelques questions à M. Shearer.

Q. Quelles sont vos titres pour parler au sujet du repos du dimanche? Voulez-vous nous le dire brièvement?—R. J'ai étudié durant six ans la question du repos du dimanche. J'ai voyagé à ce sujet dans tout le Canada, l'ayant parcouru six fois en entier, de même qu'une bonne partie des Etats-Unis et des îles Britanniques. Cette question, je l'ai étudiée non pas au point de vue de la théologie ni de la théorie, mais à un point de vue pratique, chaque industrie ayant reçu de ma part une attention toute spéciale. J'ai eu avec ceux qui sont engagés dans les affaires des entrevues sérieuses, les diverses conditions industrielles ont été soigneusement notées et j'ai pris en considération les diffcultés qui se présentaient. Après avoir observé ainsi tous les faits j'ai cherché le remède à appliquer.

Q. De sorte que tout ce que vous pourrez nous dire aujourd'hui touchant une industrie quelconque en particulier, vous vous en êtes assuré vous-même, par une enquête personnelle?—R. Oui.

Q. Quelle association représentez-vous, M. Shearer?—R. La *Lord's Day Alliance du Canada* est composée de six cents sociétés locales dans autant de cités, villes, villages et municipalités rurales du Canada. Elles sont réparties dans toutes les provin-

ces du Dominion et toutes fédérées en une seule. Dans cette organisation sont groupés les différentes églises ou les disciples des diverses églises chrétiennes. Nos amis de l'Eglise catholique romaine refusent ordinairement de faire partie d'aucune organisation en dehors de leur église. Mais, les archevêques de l'Eglise catholique romaine se sont entendus et ont coopéré avec nous. Après une conférence avec nous, ils ont préparé et signé un rapport officiel indiquant l'attitude de cette église sur la question du repos du dimanche. Je vais remettre au secrétaire une copie de ce rapport. Inutile de prendre le temps de le lire.

Q. Quelle est leur atttitude à l'égard de ce bill?—R. Ils l'approuvent en entier. Ils insistent surtout....

Par M. Fitzpatrick:

Q. Je crois que vous devriez plutôt déposer la déclaration originale qui parle par elle-même?—R. J'en ai des copies en français et en anglais, au cas où les membres du comité désireraient en prendre connaissance.

Par M. McPherson:

Q. En ce qui concerne les manufacturiers M. Shearer, quelles industries en particulier avez-vous étudiées?—R. Je me suis enquis très soigneusement de presque toutes les industries du Canada—les industries du ciment, par exemple.

Q. Vous pourriez nous dire, peut-être, vu qu'on a proposé certains amendements à la conférence des députés et des sénateurs, quelle est votre attitude à l'égard de ces amendements?—R. Je puis dire que notre association, tout en approuvant très fortement plusieurs de ces amendements, est d'avis que quelques-uns d'entre eux sont peut-être un peu larges. Mais nous ne désirons offrir aucune objection à l'adoption des amendements proposés à cette conférence. Il y en a un ou deux, cependant, sur lesquels je désirerais, monsieur le président, attirer l'attention toute spéciale du comité. J'ai des copies de ces amendements au cas où certains députés voudraient les avoir devant eux.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que nous les avons.

Le TÉMOIN.—De la conférence des députés et des sénateurs?

Le PRÉSIDENT.—Oh, non.

Le TÉMOIN.—En particulier dans l'article 2, après la ligne 24, au sujet du dit article, la conférence recommande d'ajouter les mots "ou dans le but de réaliser un profit". Nous croyons que cet amendement devrait être adopté parce qu'aujourd'hui, comme cela a été prouvé par les anciennes lois provinciales du dimanche, qui sont identiquement rédigés, il serait possible à un homme de travailler le dimanche, ou de vaquer ce jour-là à d'autres occupations que celle à laquelle il consacre son temps les autres jours de la semaine. Nous en avons eu un exemple à Chatham où une compagnie d'assurance n'a pas hésité à entreprendre, le dimanche, le commerce de journaux—c'est-à-dire, la distribution et la vente des journaux. C'est tout ce qu'il y a à dire à ce sujet.

Au sujet de l'article 4 (*i*) et 4 (*b*) et (*c*) la conférence recommande que le sens de (*c*) soit élargi pour en faire "travailler au soulagement de la maladie et de la souffrance". Maintenant puisque (*c*) est ainsi élargi, nous pensons que (*b*) pourrait être retranché, et que tout ce qui est nécessaire en vertu de (*b*), la vente des drogues et des remèdes, soit inclus dans (*c*), "travailler au soulagement de la maladie et de la souffrance. Enfin, dans l'article 4 (*i*) il est recommandé que lorsqu'on louera des chevaux et des voitures il soit prévu que ce louage soit limité à "l'usage personnel du loueur et de sa famille". Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de dire autre chose touchant ces amendements.

Par M. McPherson:

Q. Rendez-vous maintenant votre témoignage en qualité d'expert en ciment? Nous avons entendu le témoignage disant qu'il est nécessaire de poursuivre le travail

du ciment le dimanche. Qu'en dites-vous?—R. L'industrie du ciment est composée d'une série de procédés—pas un seul, mais plusieurs procédés.

Par le Président:

Q. Rendez-vous maintenant votre témoignage en qualité d'expert en ciment? Parce que, dans l'affirmative, il nous faudra probablement entendre le témoignage d'un expert en opposition au vôtre?—R. Ce que je désire dire est plutôt opposé au témoignage de l'expert entendu l'autre jour. On a exprimé de vous laisser entendre au sujet de cette industrie, et cela s'applique aux divers autres procédés industriels, des opinions qui, à notre avis, ne sont pas corroborées par les faits, et nous croyons pouvoir démontrer le contraire à la satisfaction du comité. L'amendement tel que demandé par les manufacturiers est à notre avis déraisonnablement large et permettrait bien des choses qui ne sont pas du tout à désirer, comme on le verra lorsque nous aurons soumis au comité tous les faits qui s'y rapportent.

M. McPherson.—On a entendu le témoignage d'un expert au sujet du ciment, et c'est tout simplement en réponse à cela.

Le Président.—Mais je ne crois pas que nous ayons entendu aucun témoignage d'expert. Nous n'avons eu que des déclarations.

Le Témoin.—Alors, je crois que nous devrions avoir l'occasion d'y répondre.

Le Président.—Très bien.

Le Témoin.—Voici ce que je désire faire remarquer: dans l'industrie du ciment, il y a toute une série de procédés, dont un seul, à mon avis, ne peut pas être interrompu le dimanche. Je veux parler du procédé central, à savoir: le fonctionnement des fournaises cylindriques rotatives. Ce sont de grandes fournaises cylindriques longues de soixante à cent pieds, disposées en une position inclinée et tournant continuellement. Les matériaux sont introduits à l'extrémité supérieure et en sortent à l'extrémité inférieure, et la température s'élevant jusqu'à trois mille degrés. Le chauffage de cette fournaise peut exiger un travail continu. Ce que je tiens à faire remarquer est que, quoiqu'il en soit, c'est là la seule opération qui, dans l'industrie du ciment, exige un travail ininterrompu. L'extraction de l'argile du roc ou de la marne, le mélange de ces matériaux, ou leur préparation de quelque autre façon, est absolument inutile, comme cela est démontré par les usines de ciment Grey, Bruce et Sun, à Owen-Sound.

Par M. Pringle:

Q. Auriez-vous objection à ce qu'on fît l'exception suivante: pourvu qu'on puisse faire fonctionner, le dimanche, les parties de l'usine qu'il est absolument nécessaire de faire fonctionner? Alors il appartiendra à quelque autre personne de décider quelles parties de l'usine il faut faire fonctionner continuellement?—R. Oui. Nous avons un amendement s'appliquant aux manufactures à la place de (*f*) du bill, et aussi à la place de l'amendement tel que demandé par les manufacturiers.

Q. Voulez-vous donner le texte de cet amendement?—R. Oui; mais si nous mentionnons ces faits, c'est afin de rendre bien clair qu'on a grandement besoin d'un amendement à la place de celui qui a été demandé par les manufacturiers. Les deux industries dont je viens de parler, la Grey et Bruce et la Sun à Owen-Sound, ne font fonctionner que les fournaises rotatives. Par exemple, la Sun, dont M. W. P. Telford, député aux Communes, est président, emploie de 40 à 50 ouvriers les jours de semaine, et 6 seulement le dimanche. Le gentleman qui a parlé en faveur de la compagnie de ciment de Hull dit que cette compagnie emploie 280 hommes la semaine et 200 le dimanche. La disproportion entre ces deux calculs est très évidente. Les procédés des compagnies sont exactement les mêmes—l'un est sec et l'autre humide, mais ceci n'affecte pas l'essence du procédé.

Par M. McPherson:

Q. Je crois que vous avez aussi visité les *Calcium Carbide Works?*—R. Oui. Les autorités des usines de Merritton réclamaient le droit de travailler le dimanche. Les

employés ont demandé d'être protégés contre ceux qui veulent les forcer ainsi de travailler le dimanche. L'affaire a fait le sujet d'une enquête devant le magistrat de ce district. La preuve a été en faveur des prétentions des employés. On en a appelé de la décision du magistrat; mais les autorités de l'usine ont dû fermer leurs portes, parce qu'elles n'ont pas pu prouver qu'il leur était nécessaire de travailler le dimanche. Nous rappelons ce fait pour citer un cas où des patrons d'usine, après enquête, n'ont pas pu établir le bien fondé de leurs prétentions.

Q. Vous avez appris ce qu'on a dit des producteurs de pétrole?—R. Oui.

Q. Avez-vous fait une enquête dans l'industrie du pétrole?—R. Oui, et surtout à la demande du procureur général d'Ontario, à qui j'ai fait rapport. A la suite de ce rapport, il a trouvé bon d'autoriser le procureur de la Couronne, à Chatham, à intenter une poursuite dans le but de s'assurer, au moyen d'une enquête judiciaire, s'il y avait nécessité d'exploiter les puits de pétrole le dimanche. Le magistrat n'a pas encore rendu sa décision sur ce point. La question discutée était celle-ci: était-ce nécessaire? était-ce un travail de nécessité? Je désirerais répondre à une déclaration surtout qui a été faite par le gentleman qui a parlé en faveur des producteurs de pétrole. Ce gentleman a prétendu que l'usine connue sous le nom de Carman et Fairbanks, à Bothwell, était exploitée le dimanche, bien que Fairbanks fut en faveur du principe de la fermeture des puits de pétrole le dimanche. Il y a autre chose à dire à ce sujet. Il y a une usine "Fairbanks" et une usine "Carman et Fairbanks". L'usine Fairbanks est l'entière propriété du Dr Fairbanks, de Petrolea. Elle est située à côté de l'usine Carman et Fairbanks, dirigée, non par le Dr Fairbanks, mais par Carman, un Américain, demeurant en Californie. Il a la majorité des parts de cette usine, qu'il fait fonctionner le dimanche, mais sans l'approbation et le consentement de l'associé le moins ancien de la maison. L'usine du Dr Fairbanks est située dans le même champ, et les puits y sont du même genre. Cette dernière usine ne fonctionne pas le dimanche; le propriétaire ne le veut pas. Le fait que ces usines sont situées cote à cote, qu'elles s'approvisionnent aux mêmes sources, qu'elle emploient les mêmes matériaux, prouve qu'il n'y a pas raison de crier à la "nécessité". De plus, tout en faisant allusion au témoignage assermenté du contremaître, M. Wade, il a omis de parler de celui du contremaître de l'usine Fairbanks. Et cependant, ce témoignage, il l'avait avec lui, sans doute. Vu que nous sommes en présence d'une question qui n'a pas encore été décidée et que l'on se demande si ce genre de travail est nécessaire, nous sommes d'avis que la question devrait être laissée dans la *statu quo*, qu'aucune permission spéciale ne devrait être accordée, mais qu'une enquête judiciaire devrait découvrir si c'est un travail de nécessité ou non.

Q. Voulez-vous expliquer comment les puits de pétrole sont ordinairement exploités? On prétend qu'un très petit nombre d'hommes est requis pour cela?—R. Pour ce travail le même nombre d'hommes est requis le dimanche que les autres jours. Une machine est attachée à un grand nombre de puits, une vingtaine de puits parfois. Ils sont reliés entre eux par une espèce de chaîne composée de bâtons qui fonctionnent tous en même temps. Cette chaîne peut faire fonctionner le puits à une grande distance de la machine à laquelle il est attaché. Si les puits fonctionnent le dimanche, le mécanicien ou le chauffeur, ou l'un et l'autre doivent être sur les lieux ce jour-là aussi bien que les autres jours.

Q. Savez-vous combien de pétrole un puits doit produire pour que l'on fasse des bénéfices?—R. Il y en a un grand nombre qui sont exploités avec profit, en ne produisant qu'un quart de baril par jour; un grand nombre de puits produisent même moins que cela. Le comité voudra bien se rappeler que le gentleman qui a parlé en faveur des producteurs de pétrole a dit que les puits produisaient deux tiers de baril par jour.

Q. Trois quarts de baril?—R. Ou trois quarts de baril. Quelques-uns de ces puits —les puits à l'eau salée—qu'ils veulent exploiter le dimanche, produisent jusqu'à un baril et demi ou un baril et trois quarts par jour. Il y a une autre chose à dire. Des producteurs de pétrole expérimentés disent que, bien qu'il soit vrai qu'on ait besoin de

quelque temps après qu'un puits a été fermé le dimanche avant que l'eau se retire et que le pétrole commence à couler—l'huile refoulée par la pesanteur de l'eau ne pouvant être atteinte avant quelque temps—cependant lorsqu'on parvient à l'atteindre on récolte plus de pétrole en un temps donné, de sorte qu'il n'y a réellement pas de perte à ne pas travailler le dimanche.

Q. Les boulangers prétendent qu'ils doivent travailler le dimanche, qu'avez-vous à dire à ce sujet? Je désirerais vous faire prendre connaissance d'une lettre de M. MacLaughlan, un boulanger d'expérience qui ne cuit pas le dimanche. Cette lettre parle par elle-même. M. MacLaughlan dit que le seul travail nécessaire le dimanche est la préparation du levain. Ce travail est très court. Il le fait à quatre heures dans l'après-midi. La cuisson du pain se fait le lundi matin. De plus, je veux dire——

Par le Président:

Q. Quelle est la population d'Owen-Sound? Treize mille âmes, je crois.

M. W. T. Telford, député.—Onze mille.

Par M. Macdonnell:

Q. M. MacLaughlan n'est pas un boulanger; c'est un confiseur et un manufacturier de biscuits?—R. C'est un boulanger aussi.

Par M. Pringle:

Q. Je désirerais connaître votre avis, en principe, sur ces manufacturiers qui prétendent qu'il leur faut travailler sans interruption?—R. Vous ne voulez pas parler des boulangers?

Q. Non, je parle des industries en général, telles que la fonte des métaux.—R. Nous ne voulons pas nuire à ces industries—franchement, notre amendement s'applique à cette question.

Q. Si elles doivent fonctionner sans interruption?—R. Oui. Mais nous voulons être certains que cela n'ouvrira pas la porte à une grande somme de travail secondaire.

Q. Que voulez-vous dire?—R. Je dois dire, par exemple en ce qui concerne les boulangers, que la plupart des petit boulangers—et j'ai raison de le croire,—sont opposés aux avantages réclamés par quelques-uns. Ce sont les principaux boulangers qui veulent monopoliser le commerce sur une distance de cent milles peut-être du centre où ils font affaires, tels que Toronto et London, où les employés de ces boulangers sont fortement opposés à ce qu'on leur accorde ce qu'ils demandent. La préparation du levain le dimanche, est maintenant permise en vertu de la loi concernant les ateliers d'Ontario—cette demande a été faite par le peuple d'Ontario—et on leur permet de faire tout ce qui est réellement nécessaire. Vous nous demandez de leur laisser leurs privilèges et ne rien insérer dans la loi qui y soit opposé. Vous avez remarqué que le commerce et le travail ont protesté dans le même sens.

Par M. McPherson:

Q. Vous avez étudié, dans une certaine mesure, la question de transport?—R. Oui.

Q. Et vous êtes enquis de la somme de travail nécessaire?—R. Oui.

Q. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?—R. Je n'ai pas eu l'occasion de donner une très grande attention aux témoignages et déclarations rendus et faits au sujet de la question de transport. Mais je dirai franchement que les difficultés sont nombreuses et graves, je veux parler de la façon de régler le transport de manière à accorder le repos du dimanche à ceux qui y sont employés. Tout homme juste, je crois, sera de mon avis. Personne ne pourra entendre les témoignages de ces hommes sans être impressionné. Ces considérations nous ont nous-mêmes impressionné avant et depuis qu'elles eussent été soumises ici par les représentants des chemins de fer. Nous croyons qu'il y a une foule de difficultés qui sont d'une nature telle qu'il faille les discuter. Conséquemment, nous sommes prêts à approuver certaines modifications

dans le but d'obvier à ces difficultés. Nous croyons, par exemple, que si la question de patrouille de la voie n'est pas prévue par le bill, elle devrait l'être, de même que le maintien de la voie libre de glace, de neige et de tout autre obstacle. Quant au déchargement des marchandises, des trains de voyageurs ou de navires, ce travail, selon nous, devrait être permis. Mais nous ne croyons pas que le chargement des marchandises soit nécessaire, ni devrait être permis même dans le cas de trains de voyageurs ou de navires. J'inclus également les navires de fret; ils n'ont besoin d'être ni chargés ni déchargés.

Je ne saurais passer sous silence la déclaration faite l'autre jour, par M. Meredith, à l'effet, je crois, que le chargement et le déchargement des navires se fait librement ou est permis dans les ports britanniques. J'ai passé une semaine dans la mère patrie pour m'occuper de cette question....

M. PRINGLE.—En toute justice pour M. Meredith, il faut dire qu'il a corrigé sa déclaration à ce sujet. Du moins, il a demandé au président du comité la permisison de le faire.

M. SHEARER.—Dans quel sens l'a-t-il modifiée?

M. PRINGLE.—Dans ce cas seulement, dit-il, il est permis de charger et décharger le navire quand il y a nécessité absolue, et ce cas d'urgence paraît-il, est laissé au libre arbitre d'un fonctionnaire préposé à cette fin, en Angleterre.

M. SHEARER.—C'est là un autre point sur lequel je me suis personnellement renseigné, lors de mon séjour pendant une semaine, à Liverpool, en compagnie d'un M. Joseph Forestier, un citoyen éminent de cette cité qui est parfaitement au courant des affaires du havre. Il m'a déclaré qu'il ne se faisait pas de chargement ni de déchargement dans le port, le dimanche. Il m'a de plus informé, que tout récemment, il s'était fait des démarches importantes aux fins d'obtenir ce privilège, surtout de la par de la compagnie des steamers Pacifique Canadien, ou de ses représentants. Il est clair que l'on veut introduire dans les vieux pays cette coutume qui existe dans quelques-uns seulement de nos ports canadiens. Sur nos grands lacs, il ne se fait pas de chargement ni de déchargement de fret, le dimanche, et je sais que dans certaines localités il y eut intervention de la part de certaines autorités pour empêcher pareil trafic ce jour-là. Nous n'aimons pas à voir figurer dans le présent projet de loi des privilèges aussi étendus que ceux demandés; et si, d'un côté, nous ne sommes pas prêts à vouloir garder inutilement les vaisseaux au port d'arrivée, nous ne désirons pas non plus voir s'introduire une législation telle que demandée par les compagnies transatlantiques. Nous ne sommes pas prêts maintenant à formuler un amendement laissant entrevoir la limite des concessions que nous sommes prêts à concéder aux compagnies de transport. C'est une matière qui demande mûre considération, et nous serons heureux, plus tard, de transmettre à l'honorable ministre de la Justice ou au président du comité, le résultat de notre décision à ce sujet, après avoir donné à cette question toute l'attention qu'elle comporte.

M. FITZPATRICK.—Sachez que cette question n'est pas pour s'éterniser, toute l'année.

M. SHEARER.—Les compagnies ont eu tout le temps de préparer leur cause.

M. FITZPATRICK.—Cette remarque peut s'appliquer aux deux parties en cause, plus d'un a eu plus de temps à préparer sa cause que les compagnies elles-mêmes.

M. SHEARER.—Cette remarque peut difficilement s'appliquer à nous personnellement, je suppose.

M. MCPHERSON.—Avez-vous pris en considération cette disposition des compagnies de chemins de fer, en ce qu'elles se proposent de diminuer autant que possible le travail du dimanche?

M. FITZPATRICK.—Dois-je comprendre que vous ne désirez pas que nous intervenions dans la question des steamers payant des frais de quaiage?

M. MCPHERSON.—Des steamers à passagers?

M. FITZPATRICK.—Des steamers de fret.

M. McPherson.—Nous ne faisons simplement mention que des steamers faisant route pour un port déterminé; il n'est pas du tout question du déchargement dans un port, mais seulement qu'il soit permis au steamer en route de poursuivre son voyage à destination.

M. Fitzpatrick.—Même dans le cas où le steamer remonte le Saint-Laurent, dans l'automne de l'année, où chaque heure du jour est d'une importance vitale, à raison du danger provenant de la formation des glaces?

M. McPherson.—Très bien, s'il est formulée une clause à cet effet, et pour ce cas seulement, cela donnera lieu à une autre discussion; mais le véritable danger existe dans le moyen à adopter pour permettre le chargement et le déchargement régulier du navire. Nous aurons à nous occuper de cette autre question plus tard, au sujet d'une loi spéciale, pour la clôture de la navigation, en vue de la sécurité accordée au navire en partance, mais nous ne voulons pas ouvrir la porte trop grande aux privilèges.

M. Fitzpatrick.—Le flux et la glace fermeront la porte très effectivement. Ceux qui sont au courant des choses comprendront cela parfaitement.

M. McPherson.—J'ai dit, tant et aussi longtemps qu'il ne leur sera plus permis de faire le chargement et le déchargement, suivant leur bon plaisir.

M. Shearer.—Ce à quoi nous nous objectons. Maintenant, messieurs, quant à la prétention des chemins de fer, et, qu'à maintes reprises, ils traitent avec emphase, à savoir, qu'ils ont réduit au minimum le travail du dimanche, j'ai un mot à dire là-dessus. Il y a deux ou trois ans, vers 1902-1903, je me suis tout spécialement occupé de la question de transport relativement au travail du dimanche et j'ai eu le soin d'écrire un formulaire sur cette question que j'ai fait imprimer expressément pour l'usage du comité. J'aimerais à produire le document pour faire partie des minutes du comité. Je puis dire à ce sujet, que nous avons eu plusieurs entrevues avec les magnats des grands compagnies de chemins de fer, entr'autre, M. McNicholl de la compagnie du chemin de Pacifique Canadien et M. Hays du Grand-Tronc, et que nous avons soumis à leur considération plusieurs de ces questions. Je suis heureux de déclarer que M. McNicholl du Pacifique Canadien, a mis fin à certains travaux le dimanche, mais, lors de notre entrevue avec ce dernier, il nous a été déclaré, que le minimum des réductions avait été atteint. Plus tard, cependant, sur la représentation qui lui fut faite qu'un train local de fret avait fait tout le trajet depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg, le dimanche, avec un wagon à passagers attaché au train, M. McNicholl admit que ce n'était pas là un cas de nécessité absolue, et en conséquence, la ligne en question fut supprimée. Il me fait peine d'ajouter que des travaux de construction sur le chemin de fer du Grand-Tronc ont été faits, en 1901-1902, et c'était des travaux d'une grande importance, entre Belleville et Toronto, Toronto et Hamilton, Hamilton et Paris et Hamilton et Sainte-Catherine, tel que le transbordement de la terre pour le nivellement, l'emploi de la locomotive pour faire marcher la pelle à vapeur, et l'engagement d'un grand nombre d'hommes pour les travaux, et ceci malgré les nombreux protêts respectueux soumis à M. Hays. Je crois que le fonctionnaire spécial du Grand-Tronc chargé de l'engagement d'un si grand nombre d'ouvriers, et qui considérait l'exécution de ces travaux nécessaires le dimanche, est le même qui a été entendu devant le comité l'autre jour comme témoin en faveur du Grand-Tronc. Nous considérons donc que les messieurs de cette cempagnie sont loin d'avoir atteint le chiffre minimum des travaux dont la nécessité n'est pas absolue, durant les jours fériés du dimanche.

Par M. McPherson:

Q. Vous vous êtes enquis des conditions existantes dans l'opération des chemins de fer étrangers, quant aux travaux, le dimanche, veuillez donc nous donner succinctement le résultat de votre enquête?

R. Eh bien, nos amis ici présents prétendent qu'il leur est pratiquement impossible de cesser tout trafic de chemin de fer sans subir des pertes considérables, sans

s'exposer, à raison de l'encombrement, à un sérieux blocus sur leurs lignes, et diverses autres inconvénients. Je désire donner au comité lecture d'une lettre du 23 mars, 1906, écrite par M. R. H. Aishton, gérant général de la compagnie de chemin de fer Chicago et Northwestern; elle est écrite sur le papier officiel de la dite compagnie, et porte sa signature, et sera produite pour faire partie des archives du comité. C'est une réponse à notre demande s'informant de la routine suivie par cette compagnie dans ses opérations:—

CHER MONSIEUR.—Votre lettre du 9 courant, adressée au gérant du fret de cette compagnie, au sujet des excursions le dimanche, vient de m'être remise. Ci-joint vous trouverez une copie des instructions en date de 1903, adressées aux employés de la compagnie, relativement aux opérations du trafic du fret le dimanche.

Ces instructions sont observées à la lettre, et l'administration de cette compagnie fait tous ses efforts pour limiter autant que possible le montant des transactions le dimanche. J'aimerais à donner de plus amples explications à ce sujet en particulier.

"Relativement aux excursions le dimanche, cette coutume a été complètement abolie, depuis trois ou quatre ans et nous ne faisons plus d'excursions d'aucune sorte."

Les instructions, dont une copie est ci-jointe et portant la date du 8 février 1903, et en force depuis trois ans, se lisent, comme suit::—

"Le dimanche, 8 février 1903, et tout dimanche qui suivront vous êtes de plus requis et vous voudrez bien absolument vous limiter dans les mouvements de vos trains de fret sur votre parcours au transport pur et simple des animaux vivants, viandes et objets périssables.

La seule exception faite à cette règle, dans l'état précaire actuel du charbon, tout bois de chauffage, y compris l'huile, et le charbon nécessaire pour maintenir les mines en opération dans votre district, lesquels pourront être transportés.

Il est désirable que tous les employés et les ingénieurs des trains rentrent à leur domicile ce jour là en autant que la chose est praticable, et s'il faut, pour accomplir cette tâche, l'emploi d'une autre escouade d'hommes après minuit, pour amener ces employés à leur domicile le dimanche midi, rien ne sera épargné dans ce but.

Vous observerez la même règle vis-à-vis les escouades d'hommes employés dans les cours où pour les engins de stations intermédiaires et les employés de bureaux depuis 7 heures a.m. à 7 heures p.m., et ne garderez que le nombre d'hommes strictement requis en cas de nécessité, tel que ci-dessus pourvu.

Vous aurez le soin d'avertir le surintendant général, chaque lundi matin, que cette règle a été observée le dimanche précédent sans aucune restriction.

Veuillez accuser réception de la présente et de son contenu."

Le cas d'urgence mentionné au paragraphe deux, fait allusion à la grève des mineurs de charbon de 1903.

Je prétends donc, M. le Président, que cette lettre établit suivant moi, effectivement, la coutume suivie par le "Chicago and Northwestern", un chemin de fer de 5,894 milles de longueur et qui couvre un parcours d'environ 8,000 milles, équivalent à celui de notre "Canadian Pacific Ry."—(ces chiffres m'ont été fournis par le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux seulement hier, à même son rapport publié à ce sujet.) Devant cette preuve du mode suivi par le "Chicago and Western", il faut suivant moi en rabattre de beaucoup des déclarations emphatiques qui sont faites au sujet de la ruine qui doit s'en suivre pour les compagnies dans la question des transports, si le présent bill est adopté pour nos compagnies canadiennes.

Ces messieurs du "Chicago and Western" se sont imposé une pareille législation, plutôt au point de vue économique, sans doute, que pour des considérations morales. Je dois joindre à cette lettre, M. le Président, une autre beaucoup plus brève mais également significative sur ce point de la part du "Chicago, Milwaukee and St. Paul", qui est écrite également sur le papier officiel de cette compagnie et provenant du bureau du surintendant général de la compagnie, M. D. L. Bush, se lisant comme suit:—

M. MILLER.—J'ai déclaré à M. Chrysler et à M. Casgrain, et je suis sûr de mon avancé, que M. Shearer entend traiter cette question d'une manière raisonnable, et

montrer un esprit large de modération, ayant intention d'intervenir le moins possible dans la question des transports, autant que les circonstances le lui permettront.

M. SHEARER.—C'est là présicément ma manière de voir.

M. MILLER.—J'ai de plus conseillé, en vue de l'esprit de conciliation qui semble nous animer tous, qu'il serait bon que M. Chrysler et M. Casgrain et tous ceux favorables à la question des transports eussent une entrevue avec MM. Shearer et McPherson, afin d'en venir à une entente, et soumettre une résolution qui pourrait être endossée par tout le monde, et réglerait la question, en aplanissant toutes ces différentes difficultés qui semblent si ardues à régler à la satisfaction générale. Si MM. Chrysler et Casgrain se prêtent à cette entente comme représentants des compagnies de transport, je crois qu'il sera facile d'en venir à une solution à l'amiable de la question.

M. SHEARER.—C'est là une bonne suggestion.

M. FITZPATRICK.—Nous en savons assez dès maintenant pour pouvoir apprécier que les compagnies font leurs opérations sous des conditions tout à fait différentes. Nous avons à régler la question du chemin de fer qui est chargé de transporter le blé des greniers de l'ouest et de fournir le matériel et les aliments de l'est, et vous ne pouvez pas légiférer dans ce cas comme vous le feriez pour le chemin de fer qui traverse un pays où les chemins de fer sont aussi nombreux que les doigts de la main. Ce que ces messieurs peuvent faire pour s'entendre, nous aurons nous mêmes à nous en occuper. Ce qu'ils ne feront pas, il incombera à notre devoir de le faire personnellement nous mêmes.

M. CASGRAIN.—M. Shearer n'est pas prêt dès maintenant à déclarer ce qu'il est disposé à concéder.

M. FITZPATRICK.—Je ne crois pas qu'il soit raisonnable de demander à M. Shearer ou à n'importe qui de faire aucune déclaration dès maintenant, il pourra tout aussi bien le faire après discussion.

M. PRINGLE.—M. Shearer entend soumettre certains amendements que comportent ses vues. Nous avons déjà d'une part certains amendements soumis par les compagnies de transport. Je crois que la suggestion de M. Miller a du bon, à savoir: De laisser les deux parties soumettre mutuellement leurs amendements respectifs, afin de savoir s'il ne serait pas possible de proposer un amendement mutuel qui rencontrerait l'approbation des deux parties en cause.

M. SHEARER.—La cause, M. le président, est entièrement entre les mains du comité, et je tombe d'accord avec le ministre de la Justice, quand il déclare que la question devra être définitivement réglée par le comité.

M. PRINGLE.—Certainement, en définitive, mais s'il nous est possible ainsi qu'aux représentants des compagnies de transport d'en venir à une entente, cela s'implifiera considérablement la question.

LE PRÉSIDENT.—Avez-vous encore beaucoup à nous dire, M. Shearer?

M. SHEARER.—Peu de chose encore, seulement j'ai d'autres documents à produire.

LE PRÉSIDENT.—Si tel est le cas veuillez les produire, afin qu'ils fassent partie des minutes du comité.

M. MACDONALD.—Inutile de lire les documents que vous produirez.

M. FITZPATRICK.—Je dois vous informer que je n'attache pas grande importance à la production d'une lettre, à moins d'avoir eu l'occasion de transquestionner le signataire de l'écrit.

M. PRINGLE.—J'approuve la suggestion de M. Miller. Les parties peuvent s'entendre ou ne pas s'entendre, mais nous saurons la raison de leurs divergences d'opinions.

M. SINCLAIR.—Ceci ne nous empêche pas d'entendre le témoignage de M. Shearer.

M. SHEARER.—Je désire soumettre seulement l'opinion du général A. S. Devin, pendant 20 ans le contrôleur de l'" Erie Ry", qui discute à peu près tous les points soulevés par les partisans des compagnies de transport.

LE PRÉSIDENT.—Qu'elle en est la date?

ANNEXE No 1

M. SHEARER.—Ceci appert au livre "The sabbath for man" par Crafts, j'en ignore la date. Je veux seulement produire ce que pense un homme d'une longue vie d'expérience à la tête d'une grande compagnie de transport, sur ce point qui nous occupe. Cette opinion, je le dois déclarer, ne s'applique pas à tous égards, à la question de transport au Canada.

Par M. McPherson:

Q. Vous avez été en communication avec les employés des compagnies de chemins de fer?—R. Oui.

Q. Quel a été le résultat de vos démarches?—R. Je dois dire que j'ai reçu un grand nombre de renseignements, un très grand nombre de la part des associations, de toutes les associations des télégraphistes, commis, ingénieurs, chauffeurs, conducteurs, employés de chemins de fer. Et cela des provinces maritimes, de Québec, Ontario, de l'Ouest à peu près en égales proportions. Quatre-vingt-neuf pour 100 des dits correspondants sont en faveur du bill tel que formulé, 6 pour 100 y sont opposés, le reste demeure neutre.

Q. De combien pour 100 des associations avez-vous reçu des réponses?—R. Je ne sais pas en quel nombre elles sont, mais j'ai réponse de 29 fraternités, associations séparées.

Par M. McDonell:

Q. Avez-vous sollicité leurs opinions?—R. J'ai inclus copies du bill, demandant leur opinion sur celui-ci.

Q. A combien avez-vous écrit?—R. Je n'en sais pas le nombre exact, car la correspondance s'est faite par mon aide de bureau. La liste m'a été fournie par M. Hall laquelle j'ai transmise à mon secrétaire pour leur écrire. J'ai reçu 24 réponses favorables au bill et 3 contre.

Q. Vous ne savez pas la proportion de ceux à qui vous avez écrit qui a répondu?—R. Non. Il est naturel, cela se conçoit facilement, que les employés des compagnies soient réticents sur la question qui nous occupe, et qui est en opposition aux intérêts des compagnies. Il est plus probable que ceux adverses au bill, étant de l'opinion des corporations, seront plus disposés à écrire à leur représentant M. Hall, que ceux d'une opinion contraire. Dans cet avancé, je ne veux pas insinuer que les compagnies de chemins de fer leur ont signifié leur désir à ce sujet, mais dans le cours ordinaire des choses, tel semblerait être le cas.

Par M. Ames:

Q. Pratiquement, les réponses que vous avez reçues seraient en grande partie des associations en faveur du projet de loi?—R. Je le suppose.

Q. A moins que vous n'ayez un énorme percentage de toutes les associations, vous n'avez pas là une large expression d'opinion?—R. J'ai ici la correspondance, mais je n'en peux produire qu'une faible partie, parce que les associations, ne désirent pas rendre la chose plus publique qu'il ne le faut.

Par M. Sinclair:

Q. Ceci corrobore les dires de M. Hall?—R. Il déclare que 65 se sont déclarés contre. J'en ai 89 en faveur du bill. Je désire tout simplement produire les résolutions passées à la convention des associations internationales, ainsi que l'opinion émise par leur réprésentant au Congrès du Repos du dichanche, à Chicago. Le sujet est très intéressant et reflète les dispositions des employés de chemin de fer généralement, non seulement dans ce pays, mais par delà la frontière. M. McPherson aimerait aussi à connaitre l'opinion dans les autres pays, en dehors des Etats-Unis. Tout ce que j'ai à dire là-dessus, c'est qu'en Ecosse, il ne se fait pas de transbordement de fret pratiquement le dimanche.

Par le Président:

Q. Qu'entendez-vous par pratiquement?—R. Eh bien, il y a bien peu de circonstances où les trains sont en circulation le dimanche, mais dans les grands centres il n'y a pas de transbordement de fret.

M. FITZPATRICK.—Quel est l'état actuel des choses à Glasgow? Non pas en théorie, mais de fait?—R. D'après mes informations il ne se fait pratiquement aucun maniement de fret, telle est mon information, et je la crois bien fondée. Il n'y a pas de trains à passagers qui sortent de Glasgow, à part les trains internationaux. En Angleterre, il n'y a presque plus de transbordement de fret maintenant.

Par M. Fitzpatrick:

Q. Ils ne manient pas de fret en Angleterre, mais ils laissent leurs boutiques, portes grandes ouvertes ce jour-là?—R. C'est vrai, et je sais qu'il y a de trop violents abus de ce chef.

M. FITZPATRICK.—La Chambre des Lords s'occupe de cette question en ce moment-ci.

M. CHRYSLER.—M. Hall nous dit vous avoir fourni une liste de toutes les associations; vous ne pouvez pas nous dire le nombre de circulaires que vous avez expédiées. Je n'ai aucun doute de l'exactitude de vos chiffres, mais M. Hall nous dit vous avoir fourni l'adresse d'au moins 225 loges. Est-ce le cas?—R. Est-ce bien le nombre qu'il m'a fourni?

Q. Oui?—R. Si ma mémoire ne me trompe pas, je crois me rappeler qu'il m'a dit avoir reçu environ 120 réponses.

Q. Ce n'est pas ce que je vous demande. Il dit vous avoir fourni personnellement ou à d'autres pour vous l'adresse de 225 loges auxquelles vous puissiez écrire?—R. Je ne puis rien préciser là-dessus. Je suis prêt à accepter comme véridique ses avancés. Si je parle ainsi, c'est que je me suis contenté d'accepter sa liste et de la transmettre à mon clerc pour l'envoi des circulaires. Je désire produire les règlements relativement à la manutention du fret sur le continent d'Europe. M. E. Deluz, de Genève, Suisse, secrétaire général de la fédération internationale des associations d'Europe pour l'observance du dimanche est l'auteur des observations suivantes: "Le service des chemins de fer dans la Finlande a été tout dernièrement amendé, de telle sorte qu'il ne circule plus de trains de fret, le dimanche; en Hollande, le personnel des trains de fret a été réduit de 99 pour 100, le dimanche; en Belgique, le nombre des trains de fret du dimanche a subi une réduction de 2,227, partout le pays. Je désire mentionner tout spécialement que le chiffre des accidents, d'après les statistiques, causés par la faute des employés, sur les chemins de fer de Belgique, est de 54 pour 100 moins fréquent, (fait qui est corroboré par M. Hall et ceux chargés de la question de transport au Canada), et ce, depuis que les hommes employés à la manutention du fret jouissent de l'avantage du repos du dimanche. En Suède, le nombre des trains de fret du dimanche n'est plus que d'un sixième de ce qu'il était auparavant. En Suisse, on a fait de ce chef des réductions considérables. Et l'une des particularités de leur loi, à ce sujet, mérite l'attention du comité. Il est pourvu, qu'après la réduction du transport réduite à son minimum, tout employé ayant à faire le service le dimanche, a droit au bénéfice de 52 jours de repos absolu durant l'année; ceci ne veut pas dire 52 opportunités d'un repos de 8 heures, quand l'employé est épuisé, mais en sus, il a droit aux 36 heures de la période de repos que donne le dimanche, c'est-à-dire deux nuits et une journée d'intervalle consécutifs intervenant, cinquante-deux fois l'an, et la loi pourvoit que 17 de ces journées de repos tombent le dimanche. Telle est la loi de la Suisse aujourd'hui, et elle arrive à propos pour illustrer l'exemption dont la demande est faite présentement.

M. MCPHERSON.—Qu'avez-vous à dire relativement aux traversiers, le dimanche?—R. Pourvu que l'administration soit bien conduite, pour les traverses de l'île Sainte-Hélène et Montréal, lîle de Toronto à Toronto, Québec et l'île d'Orléans, notre comité n'y trouve pas d'objection.

ANNEXE No 1

Par M. Fitzpatrick:

Q. Qu'entendez-vous dire par les mots bien conduite?—R. Pourvu qu'il ne soit pas passé d'amendement permettant aux bateaux en général de faire le service, sans aucune restriction. Vous pourriez légiférer que le présent acte ne s'applique pas aux traversiers "autorisés par l'autorité compétente à transporter des passagers le dimanche", de sorte qu'il leur faudrait obtenir une licence et être soumis à un contrôle spécial.

M. DANIEL.—La cité de Saint-Jean est bâtie des deux côtés de la rivière, et les traversiers font le service d'une rive à l'autre, sans être munis d'aucun permis.

M. SHEARER.—Quel mal y a-t-il à les obliger à avoir une licence?

Q. Qui aura le droit d'accorder cette licence?—R. Trois pouvoirs ont ce droit, mais lequel d'entre eux aura le privilège d'émettre ces licences, le dimanche, la corporation, le gouvernement local ou le fédéral?

Q. Les ministres du culte, dans certains cas, ne pourraient pas officier, si les traversiers cessaient leur service?

M. SHEARER.—Personne n'a d'objection à cela, M. le Président ce que j'entends dire, c'est que personne ne trouve d'objection à faire à la question des traversiers, tel que vous l'entendez, ou à la question des traversiers en général.

Par M. McPherson:

Q. Relativement à l'exemption demandée par le Grimsby Park?—R. Tout ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est que notre comté est tout aussi opposé à l'exemption demandée dans ce cas, qu'à toutes les autres exemptions auxquelles nous nous sommes objectés. C'est une des entreprises d'affaires comme toute autre, et je me sens beaucoup plus de sympathie pour d'autres exemptions qui nous ont été demandées que j'en ai pour la compagnie du parc Grimsby.

Q. Mais, alors, il y a une requête faite par une certaine partie de votre comté demandant l'exemption complète du présent acte?—R. Cette prétention n'est soulevée que par les Juifs et les Adventistes du septième jour. L'une d'elle sous prétexte de nationalité et de religion et l'autre à raison de religion ou de secte. Je ne dois pas prendre plus de temps qu'il ne faut sur cette question, je me contenterai d'indiquer qu'elle est l'attitude de notre comté sur cette requête, et qui est en tout semblable à celle faite par le parc Grimsby. "Nous y sommes opposés sans restriction. Nous avons tous à souffrir des restrictions qui nous sont imposées par la loi, mais nous croyons que les inconvénients qui leur sont imposés à eux ne proviennent pas tant par l'effet de la loi que par raison de leurs propres croyances et leur religion, et nous aurons à subir les conséquences qu'elles quelles soient de nos croyances et de notre culte, en matière de religion. Nous croyons que tout cela n'est propre qu'à engendrer la confusion et créer l'inobservance du dimanche en plusieurs endroits.

Par M. Pringle:

Q. Je veux me renseigner; vous avez apporté à cette question beaucoup d'attention, qu'avez-vous trouvé sous ce rapport aux Etats-Unis; je vois que presque chaque état contient une clause dans ses statuts en faveur de ceux qui observent le samedi, comme jour du Sabbat?—R. La preuve que nous en avons, c'est qu'en pratique le tout se passe comme je l'ai plus haut indiqué, comme l'inobservance du dimanche pratiquemment. L'amendement des Adventistes du septième jour, est assez large pour leur permettre ce jour-là, de faire fonctionner une manufacture sous leur contrôle, et l'ouverture de boutiques de tout genre, en un mot de transiger leurs affaires et leur commerce.

Q. En Angleterre, comment fonctionne cette question; et qu'elle y est la nature des exemptions?—R. Le "Workshops Act" y règle la question, et sur ce point, je dois dire que le très honorable John Burns a déclaré que l'exemption dans cet acte, a contribué plus que tout le reste à embarrasser la question du règlement de l'observance universelle du dimanche, à Londres. J'ai un mémoire abrogé tirant au clair notre position, il est donc inutile d'entrer dans plus de détails.

Q. J'ai posé la question par ce que tous les statuts des états de l'Union ont un proviso à cet effet?—R. Il n'existe pas d'exemptions que je sache dans nos vieux statuts du Canada, sur l'observance du dimanche, pas plus que dans aucune colonie de la Grande-Bretagne, ni dans la vieille Angleterre en amendement à la loi statutaire générale. La seule exemption qui existe se limite au "Workshops Act".

M. FITZPATRICK.—C'est là une loi générale?—R. Je veux dire contenue dans le "Lord's Day Act".

M. FITZPATRICK.—Et dans plusieurs des débats de la Chambre des Lords, cette question a donné lieu à de bien sérieuses discussions, et dans la dernière rédaction du bill, il y avait précisément le cas couvrant la présente question.

M. MCPHERSON.—Cela s'applique seulement aux femmes et aux jeunes personnes.

M. FITZPATRICK.—Cela comprend les jeunes personnes et autres.

M. MCPHERSON.—Des réclamations nous sont aussi venues de la part de ceux qui s'occupent de la culture des fruits dans la Colombie-Britannique?—R. Tout ce que j'ai à dire, c'est que probablement tous les producteurs de fruits de la Colombie-Britannique affectés par le Bill, se limitent à ceux de la vallée Akanagan. Il n'y a pas de train du dimanche sur le Pacifique Canadien dans cette partie du pays. Ceci appert au mémoire que j'entends produire. De plus le bateau et le train chargés du transbordement des fruits de cette vallée partent le samedi, à moins que nous leur permettions de cueillir leurs fruits le dimanche, il n'y a pas de nécessité de passer une loi leur donnant le droit de faire l'expédition de leurs fruits le dimanche. Nous ne croyons pas que ce soit le moins du monde nécessaire, et nous produisons une note de la branche de la Lords Day Alliance de Vancouver en opposition à leur requête.

Q. Qu'avez-vous à dire au sujet des excursions du dimanche?—R. J'ai été charmé de voir que tous ceux qui ont parlé sur la question l'autre jour sont unanimes dans leurs dénonciations de telles excursions. Nous sommes fortement en faveur de cette clause. J'ai entendu les compagnies de transport, et leurs employés respectivement, et je crois que tous sont d'accord sur cette question. Ce à quoi nous nous objectons ce sont aux excursions organisées, soit par une société ou une réunion d'hommes par bateau ou chemin de fer, dans le but d'un voyage de plaisir. Nous trouvons bon que le monde se promène, soit sur les tramways, les trains et les bateaux aux parcs publics ou autres endroits, ou par les bateaux de traverse licenciés, tel que suggéré par l'amendement de l'honorable ministre en charge du Bill. Ceci est de toute autre nature, nous n'avons pas à critiquer sur le fait que les gens se promènent sur l'eau ou se rendent au parcs publics, mais nous n'aimons pas les excursions prétendues américaines. Parce que toutes les compagnies de chemin de fer américaines, à raison d'économie les ont retranchées.

Par M. Piché:

Q. Pourquoi témoignez-vous tant d'aversion contre les excursions organisées?—R. Parce qu'il est presque impossible, sous les circonstances ordinaires, d'empêcher la foule de se diriger de ce côté-là, et ce n'est pas le meilleur des éléments qui fait partie de ces excursions. On accorde des prix réduits, et le plus communément on y jouit aussi des avantages ou attractions, et très souvent on y distribue et vend des liqueurs fortes, et l'on s'y conduit en fait d'hilarité et de polissonnerie d'une manière peu en harmonie avec le saint jour du dimanche.

Q. Je croyais qu'il y avait déjà des lois existantes contre la vente des liqueurs fortes, le dimanche?—R. L'honorable M. Tarte m'a répété à deux ou trois reprises depuis que je suis ici, que la chose existe encore, comme je viens de le dire, sur le Saint-Laurent.

Q. Peut être que M. Tarte ne fait pas loi à lui tout seul. Sachez qu'il existe des lois très sévères, dans la province de Québec, contre la vente des boissons enivrantes sur les bateaux, le dimanche?—R. Tout ce que M. Tarte m'a dit, c'est que la vente en question se continue sur les bateaux, nonobstant toute loi existante. Il n'y a rien

de plus, je crois, à ajouter, à moins que M. McPherson n'ouvre la porte à une autre question.

Par M. Casgrain:

Q. Je désirerais poser à M. Shearer deux ou trois questions. Voulez-vous être assez bon de nous dire où le "Chicago and Northwestern" a son point de départ et son point d'arrivée?—R. Il part de Chicago, traverse aint-Louis et les Etats avoisinants et se plonge dans le Nord-Ouest.

Q. Quelle est la longueur de la ligne principale?—R. J'imagine qu'il a un certain nombre de lignes principales. Je vous ai donné la longueur de la ligne.

Q. Le comité voudra-t-il s'informer du parcours de la ligne principale de cette compagnie? En d'autres termes, voulez-vous nécessairement comparer cette ligne avec le C.C.P. et le C.G.T.?—R. J'ai simplement donné la longueur de la ligne.

R. Ce n'est pas là une réponse à ma question; si vous n'êtes pas assez renseigné pour me répondre, d'autres le feront à votre place, voilà tout?—R. Notre but, en produisant la déclaration de cette compagnie sur son administration, était de prouver que plusieurs des arguments apportés de l'avant par les compagnies de transports n'avaient pas leur raison d'être.

Q. Mais si vous ne pouvez pas établir de comparaison entre cette compagnie et le chemin de fer du Pacifique Canadien, votre comparaison porte à faux?—R. Elle serait simplement partiellement bonne, apparemment.

Q. Votre réponse doit être identique, pour le *Chicago, Milwaukee and St. Paul?* —R. Oui.

Q. J'aimerais à savoir quand le général Devin était surintendant du chemin de fer Erié?—R. Je l'ignore; le livre intitulé "*The Sababth for Man*" est paru il y a dix ou quinze ans, et c'est bien avant cette date.

Q. Il était gérant dans le dernier siècle?—R. Mais le dernier siècle n'est pas déjà si loin.

Q. Combien de temps un train de fret prend-il de temps pour se rendre de la Belgique à la frontière?—R. Je l'ignore.

Q. Osez-vous comparer les chemins de fer de la Belgique à ceux du Canada?—R. Je ne fais aucun point de comparaison, je me contente de mentionner les conditions de la manutention du fret dans ce pays.

M. Reid (Grenville).—Voudrez-vous bien permettre à M. Hernahan, de Toronto, de la part des brasseurs et distillateurs, de vous adresser la parole pendant une couple de minutes.

M. le Président.—De la part de la *Canadian Malting Company?*

M. Reid.—Oui.

M. W. T. Kernahan.—Je suis le secrétaire de l'association des brasseurs et distillateurs. Je n'occuperai votre attention que pendant une couple de minutes. M. Shearer à fait cette déclaration qu'il n'entendait introduire dans le bill aucune prohibition contre les industries demandant un travail continu. Relativement à l'industrie de la distillerie, l'orge prend 15 jours à sécher avant de sortir du four. S'il n'était pas permis aux hommes de faire de la drèche, le dimanche, ce serait la ruine, et il ne pourrait pas y avoir de possibilité de faire de la bière. Je fais cette déclaration bien que nous limitions notre travail du dimanche de manière à ce qu'il se fasse le moins de travail possible ce jour-là, nous contentant de sauver l'orge. Il ne se fait aucun travail additionnel, seulement nous exerçons notre surveillance sur la somme d'ouvrage accompli, ce qui se fait avec une moyenne d'hommes beaucoup moindre que celle du reste de la semaine. Il en est de même, quant à la question de brasserie, la fermentation doit être surveillée le dimanche comme toujours; la glace doit jouer son rôle sans relâche, mais cela ne demande que bien peu de main-d'œuvre, et que pour un temps très limité. Le bill, tel qu'il se lit, entraîne la prohibition complète de ces tra-

vaux. Le capital investi dans cette industrie se chiffre dans les $20,000,000 ou $25,000,000, et je suis sûr qu'il n'est pas dans l'idée des promoteurs du bill et que le comité ne permettra pas que cette clause du projet de loi soit mise en force, parce que ce serait la ruine de cette industrie pour laquelle nous tenons une licence du gouvernement. Puisse un amendement être apporté qui nous permette de poursuivre les travaux de notre industrie.

Par M. McDonell:

Q. Si le bill passe tel qu'il est, quel en sera l'effet pour votre industrie ?—R. Il nous forcera de fermer nos portes. Le blé prend 15 jours à fermenter du moment qu'il est mis dans la bouilloire, jusqu'à sa sortie du four. Si l'on néglige l'opération un jour seulement tout est perdu, car il doit être retourné deux fois par jour.

Par M. Sinclair:

Q. Il y a un proviso à cet effet dans le bill?—R. Je ne le vois pas de cet œil-là.

Q. Urgence, ce mot-là ne couvre-t-il pas le cas en question?—R. Cela n'est pas suffisamment clair.

Q. Votre industrie n'est elle pas sous la rubrique de manufacture?—R. Oui.

Q. N'est elle pas de "cette nature que sans l'accomplissement de ce travail le jour du Seigneur cette industrie péricliterait les autres six jours de la semaine",—ceci ne suffit-il pas pour rencontrer vos vues. Le procédé prend 16 jours pour son parfait accomplissement.

M. McDonell.—Vous n'avez lu qu'une partie de cette section, tel travail réfère à d'autres travaux, vous remarquerez que la première partie de la section s'applique "à l'entretien des feux, ou à des réparations urgentes dans les cas imprévus, ou encore à des travaux rendus nécessaires dans des cas d'accident ou autrement". Ceci ne s'applique nullement à la brasserie.

M. Sinclair.—C'est précisément sur cette clause que je m'appuyais pour faire ma déclaration. Ainsi, si cette section ne s'applique pas à la fonderie, sur laquelle nous nous entendons tous pour qu'elle subsiste, cette clause n'est pas suffisante pour couvrir le point qui nous occupe.

M. McDonell.—C'est précisément cela.

M. Sinclair.—Eh bien, nous nous entendrons là dessus.

M. McPherson.—Combien de mains employez-vous généralement, dans l'industrie de la distillation?

M. Kernahan.—Dans un germoir, environ 25 hommes, et dans une brasserie 80. Les dimanches, dans la brasserie, trois ou quatre hommes sont au plus nécessaires, et dans un germoir la moitié moins, ce jour là.

M. W. P. Telford (North Grey) est appelé comme témoin.

Par M. McPherson:

Q. Vous avez entendu la déclaration de M. Shearer relativement à l'industrie du ciment?—R. Oui.

Q. Vous êtes président de la compagnie du ciment, "The Sun Cement Company"? —R. Oui.

Q. Etes-vous d'accord avec M. Shearer sur la nécessité du travail de cette industrie, le dimanche?—R. Oui, absolument.

Q. La partie absolument nécessaire est le procédé de rotation?—R. C'est là tout.

Par le Président:

Q. Dois-je comprendre que vous entendez le procédé du ciment, est là votre métier?—R. Je suis président de la compagnie, je ne me pose pas en expert.

Q. Cela vous donne-t-il une connaissance pratique de l'industrie?—R. Eh bien, je me suis enquis du métier d'assez près, je me suis identifié avec le personnel depuis

son organisation, et j'ai été en rapport assez suivi avec le gérant durant ces années-là, et c'est son opinion dont j'ai fait part à M. Shearer.

Q. Vous vous estimez un expert en la matière?—R. J'en sais assez long, toutefois, pour savoir qu'il n'est pas nécessaire d'employer plus de huit hommes à notre établissement. Nous avons 5 mains pour le travail de rotation, et nous pouvons nous dispenser du service de tous les autres hommes, excepté six pour les besoins de ce travail.

Par M. Sinclair:

Q. Ceci comprend-t-il le nombre d'entrepôts pour l'emmagasinage de votre matériel?—R. Eh bien, jusqu'à cette année, nous avons subi une perte sèche d'environ $75 par jour, à raison du renvoi de nos hommes, le dimanche, mais nous croyons qu'à la fin cette perte a été compensée à raison d'un meilleur service de nos hommes qui se remettaient à l'ouvrage, le lundi, plus dispos de corps et d'esprit, que s'ils avaient travaillé le jour du Seigneur.

M. McPherson.—Je n'ai qu'un mot à ajouter à l'amendement qui vient d'être produit relativement aux manufacturiers. Le comité voudra bien remarquer que cet amendement a été redigé avec tant d'habilité, qu'en réalité toute espèce d'industrie peut en bénéficier. L'amendement se trouve à la page 3 des minutes de record. L'amendement en question a été tellement modifié qu'il ne s'applique pas seulement aux usines des manufacturiers mais à toute espèce d'industrie en existence dans le pays, peu importe que ce soit un moulin à scie ou toute autre chose, de sorte que l'amendement en question est un des plus dangereux, comme vous le verrez, en ce sens qu'il s'applique à n'importe quoi, non seulement aux procédés de la manufacture, mais à toute espèce d'industrie en général.

M. Pringle.—L'amendement s'applique au travail nécessaire et qui ne doit pas rester un instant interrompu pour pouvoir mener à bonne fin le travail des six derniers jours de la semaine.

M. McPherson.—L'amendement comporte: continuellement en œuvre pendant les six autres jours de la semaine. C'est-à-dire, que tous leurs travaux de réparation peuvent être faits le dimanche ce qui est nécessaire pour le fonctionnement de l'industrie sans interruption durant les six autres jours de la semaine. Prenez, par exemple, une scierie qui est en opération durant les six jours de la semaine et cette clause donne au propriétaire le droit de faire toutes les réparations qu'il voudra à son moulin, le dimanche.

Q. Quelques-uns sont en opération jour et nuit?—R. D'autres ne le sont pas. Ceci leur accorde le privilège de travailler sans relâche toute la semaine, réservant le dimanche pour faire les réparations nécessaires, parce qu'ils n'ont pas d'autres jours que le dimanche pour faire telles réparations, afin d'avoir l'occasion de travailler, sans interruption, les six autres jours de la semaine.

M. Pringle.—Serait-ce une bien irraisonnable proposition que celle de permettre la réparation, si elle est nécessaire, le dimanche?

M. McPherson.—Non, si cette permission est limitée aux genres de travaux qui demandent une opération continue sans interruption durant les six jours de la semaine. Exemple, les hauts-fourneaux ou les fourneaux électriques, où la pierre se formerait ou se durcirait si l'opération cessait, pour un moment; il n'y a pas la moindre intention de notre part de nous opposer à leur fonctionnement. Mais l'amendement, tel que formulé, met à couvert toute industrie, qu'elle soit d'une nature continue ou non, et c'est là précisément la nature de l'amendement. J'ai rédigé un amendement. On nous a donné à entendre, l'autre jour, que certaines fournaises de chauffage étaient d'une telle nature que si on en éteignait les feux le samedi, les réparations ne pourraient se faire que plusieurs heures plus tard, de sorte que le travail ne pourrait se faire que le dimanche, afin de leur permettre d'être prêtes à fonctionner le lundi matin. Pour ce cas exceptionnel, nous avions introduit un amendement tout spécial, afin de parer à cet inconvénient. Nous avons ajouté aux mots: "réparations à faire aux fournaises", ce qui est d'un sens trop large, les mots: "réparations à

faire aux fournaises, en autant qu'il est nécessaire, pour leur permettre de fonctionner régulièrement les autres six jours de la semaine". Afin d'empêcher que le dimanche ne devienne un jour habituel pour les réparations du genre, une fois la loi passée, j'ai cru devoir apporter l'amendement suivant:—

"4 (*f*) Pour l'entretien et le maintien des feux, pour les réparations en cas d'urgence, soit aux fournaises ou autres travaux d'un caractère accidentel quand ces feux, réparations ou travaux sont essentiels au bon fonctionnement des industries d'une telle nature continue que les feux ne puissent s'éteindre sans causer de sérieuses avaries à leur outillage ou exploitation, et, à moins qu'il ne leur soit permis de faire tels travaux, le dimanche, telle industrie ne peut pas fonctionner sans arrêt et en toute sûreté, pendant les six autres jours de la semaine."

Si vous introduisez les mots: "faire les réparations dans le cas d'urgence", tel que présenté, cela permet de faire les réparations dans des cas spéciaux, et notre amendement pourvoit aux réparations à faire aux fournaises, tel que demandé par l'industrie du fer.

Le PRÉSIDENT.—Naturellement, M. McPherson, si une scierie est fermée un jour de la semaine, à raison de réparations c'est une perte pour autant d'employés de la dite scierie. Cela équivaut à priver les employés de leur gage-pain, en les mettant dehors.

M. MCPHERSON.—Tout ce que nous voulons, c'est que l'on ne s'entende pas pour se servir du dimanche comme un jour banal pour les réparations, en général.

M. PRINGLE.—Prenez comme exemple la scierie de M. Booth, à Ottawa, qui emploie des centaines et des centaines d'hommes, s'il y a des réparations à faire aux machineries, elles doivent se faire nécessairement ce jour-là, autrement des centaines d'hommes resteraient sans emploi.

M. MCPHERSON.—Dans certaines industries, c'est là la coutume adoptée.

M. SINCLAIR.—M. Hall, de Peterborough, a déclaré qu'il ne pouvait pas utiliser leur pouvoir, s'il ne lui était pas permis de faire des réparations à ses machines, le dimanche.

M. MCPHERSON.—Tout ce que je demande au comité, c'est d'empêcher le dimanche tout travail qui n'est pas absolument nécessaire au bon fonctionnement de toute industrie.

M. SINCLAIR.—Dans l'acte lui-même lors de sa lecture devant le parlement, le mot "actuellement en opération lors de l'avènement du dimanche" rencontra la désaprobation de certains manufacturiers, parce qu'un ouvrier congédié le samedi après-midi a le droit....

M. MCPHERSON.—Ceci est inclus dans mon amendement. Je crois qu'il couvre à peu près tous les points qu'un homme peut raisonnablement désirer pour le fonctionnement de son industrie. Tout travail fait dans le pays est une industrie, et je me suis servi du mot "procédé industriel", parce que c'est réellement à cela que nous tendons, pour mettre à l'abri ce genre d'industrie qui ne pourrait pas fonctionner sans une certaine latitude. Mon amendement leur est plus favorable que la proposition venant des manufacturiers eux-mêmes.

Le PRÉSIDENT.—J'ai reçu une lettre de certains propriétaires de scieries de Saint-Antoine, "The St. Anthony Lumber Company" (produite).

M. GOLDSTEIN.—M. le Président et messieurs, je constate que vous avez déjà devant vous un mémoire que nous avons soumis au premier ministre ainsi qu'au ministre de la Justice, le 15 mars dernier. Il fait partie de vos minutes imprimées, il m'est donc inutile de vous répéter ce que vous possédez déjà par écrit. Je demanderai simplement que les références qui y sont faites relativement aux lois des autres pays, qui contiennent la clause d'exemption en tout semblable à celle que nous demandons, soient introduites dans le présent bill. Non seulement il y est fait allusion aux lois des autres pays, mais les lois elles mêmes sont produites dans une cédule ci-jointe. J'ai été très peiné d'entendre le représentant de la Lord's Day Alliance déclarer que son associa-

tion était sans compromission opposée à l'exemption que nous demandons. Il me semble que c'est là un cas où la majorité peut facilement concéder à la minorité ses idées, ses scrupules de conscience que réclame d'elle sa religion, et qu'il est fort heureux dans les circonstances, que nous n'ayons pas à faire appel à l'alliance elle-même pour obtenir justice, mais à un tribunal composé, comme ce comité et le parlement, pour nous rendre justice, comme l'ont déjà fait du reste les autres pays civilisés et chrétiens. Je voudrais dès maintenant déclarer qu'il soit bien compris qu'en autant que les Juifs du Canada, aussi bien que de certains autres pays, sont concernés que nous reconnaissons que nous sommes dans la minorité, que nous savons que la majorité doit gouverner, mais nous reconnaissons en même temps que le principe du bill qui demande un jour de repos sur sept, est raisonnable. Nous nous énorgueillissons d'avoir été les premiers dans l'ancienne loi pour qui cette loi, cette loi divine fut promulgué, et nous l'avons observée jusqu'à aujourd'hui. Et comme l'honorable premier ministre le faisait remarquer lors de notre députation en sa présence, il n'y a pas de différence en principe, entre nous et nos amis les chrétiens, seulement nous avons observé le jour original, et nous avons continué à l'observer, et en ce qui les concerne, ils ont adopté un autre jour d'observance. L'amendement que je propose, est basé sur les lois existantes aux tEats-Unis, en Angleterre, et qui a encore plus de mérite que ces lois n'en possèdent. Avec votre permission, j'en ferai lecture :—

" Nonobstant toute loi à ce contraire, quiconque observe consencieusement le saint jour du Sababt, et s'abstient de tout travail et de tout œuvre ce jour-là, ne sera passible d'aucune poursuite s'il travaille ou fait quelque œuvre servile le premier jour de la semaine, pourvu que telle œuvre ou travail ne dérange pas d'autres personnes dans leur observance du dimanche, comme jour sacré, pourvu que la porte reste close et que l'œuvre servile se fasse à l'intérieur. Vous voyez messieurs, que nous n'entendons pas troubler la religion des autres sectes et blesser les sentiments de la majorité. Tout ce que nous demandons, c'est qu'il nous soit permis de vaquer à nos occupations à l'intérieur de nos demeures. Nous sommes opposés à toute velléité de commerce, de même qu'à l'ouverture des magasins et boutiques de tout genre, c'est-à-dire, que nous n'y soulevons pas d'objection, respectant le vœu de la majorité, mais nous obligeons nos corréligionnaires de s'abstenir de tout travail le septième jour de la semaine; ils n'ont pas d'autre alternative. Celui qui ne remplit pas les préceptes de sa religion ne fait pas un bon citoyen, de sorte que nous sommes obligés de nous abstenir de tout travail le septième jour de la semaine, et si nous sommes forcés de nous en abstenir également le premier jour de la semaine, cela voudra dire que notre secte n'aura que cinq jours dans la semaine pour pouvoir gagner son pain quotidien. Ne serait-ce pas là une anomalie qui lui permettra difficilement de compétitionner avec les autres religions, pour vivre, dans de telles conditions. En plus des 52 jours, où nous sommes obligés de nous abstenir de travail, il faudrait encore en ajouter 52 autres, quand nous avons treize jours fériés, ou fêtes solennelles dans notre religion, que nous sommes forcés d'observer. Faites-en l'addition et vous vous convaincrez que les jours serviles à la disposition de notre race pour gagner son pain quotidien sont très limités; en définitive les Juifs ne pourraient plus exister, ce serait le paupérisme. Ce n'est pas, j'en suis sûr, l'intention du comité du parlement de créer le paupérisme. Au contraire, comme vous l'avez constaté, nous avons pu subsister sans qu'il existe le moindre paupérisme parmi nous, nous n'avons été d'aucune charge et d'aucun fardeau dans l'augmentation des impôts pour les corporations civiques. Nous avons même inséré une clause dans l'amendement indiquant où et quand doit cesser tout trafic le septième jour, et c'est là la condition *sine qua non*; l'abstention de toute œuvre servile le septième jour pour celui qui veut obtenir la permission de travailler le premier jour de la semaine.

M. AMES.—C'est-à-dire, vous n'aurez pas un personnel double, les deux jours en question, votre place d'affaires sera fermé notre jour du Sabbat?—R. Oui, c'est là une clause obligatoire, qui comporte le sens que vous lui donnez.

Q. La fermeture de sa place d'affaires, le samedi, lui est imposée comme une loi, afin d'obtenir son exemption le jour suivant?—R. Justement cela.

Q. Vos boutiques sont-elles fermées le samedi?—R. Quelques-unes, pas toutes, mais la loi ne s'appliquera qu'à ceux qui fermeront le samedi.

Par M. Macdonell:

Q Les propriétaires de boutiques n'auront pas le droit d'ouvrir leurs portes, deux jours de suite?—R. Certainement non, nous sommes tout aussi désireux que la majorité de tenir nos portes fermées un jour sur deux.

Par M. Ames:

Q. Si l'exemption que vous demandez vous est accordée, elle ne s'appliquera pas aux établissements qui sont ouverts deux jours de suite?—R. Certainement non, notre requête ne s'applique qu'à ceux qui remplissaient l'exercice de leur religion, s'abstiennent le tout travail le samedi, pour ceux-là seuls, nous demandons la permission de travailler à l'intérieur de leurs établissements le dimanche.

Q. Est-ce que cela ne rencontrerait pas vos vues, si le bill était passé, tel qu'il est, en insérant une clause qui protègerait ceux qui observent consciencieusement et habituellement suivant leur religion, un autre jour que le dimanche?—R. Je suppose qu'une telle loi aurait l'effet désiré.

Par le Président:

Q. Toute la question qui reste à décider repose dans la nature de la rédaction de l'amendement?—R. Nous disons donc....

Par M. Pringle:

Q. Ce dont vous faites la lecture, est-il votre propre amendement, ou bien la loi telle qu'elle existe en Angleterre?—R. C'est mon amendement basé sur la loi aux Etats-Unis et en Angleterre, parce que j'ai ajouté aux lois des Etats-Unis, une clause qui n'y existe pas, mais qui existe en Angleterre, à savoir: que l'établissement devra être fermé ce jour-là.

Par M. Macdonell:

Q. La clause d'exemption en Angleterre se trouve dans le *Workshop* Act?—R. Oui, celle permettant au Juif qui tient consciencieusement son établissement fermé le samedi, de travailler le dimanche. Il y est dit que les établissements ne seront pas ouverts au trafic, mais cette loi est basée sur le principe que la maison d'un chacun est sa seigneurie; aussi longtemps qu'il ne trouble personne, à quoi bon l'empêcher de gagner sa vie? C'est le mode existant dans notre cité depuis des années passées, et il n'y a eu aucun sujet de plainte, si bien que des membres du parlement demeurant à Montréal, m'ont déclaré qu'ils n'en connaissaient pas même l'existence, la coutume qui existe fait si peu de bruit, qu'ils paraissent n'en plus connaître le premier mot.

Par M. Pringle:

Q. Vous devez sans doute en avoir entendu parler, car le système existe depuis des années?—R. Pas généralement, M. Ames m'a déclaré n'en pas savoir le premier mot. Relativement aux boutiques ouvertes le dimanche, à Montréal, ce ne sont pas tellement celles des Juifs que celles de ceux appartenant à toutes les religions. Je tiens de ceux de notre foi qu'ils seraient trop heureux si toutes ces boutiques se fermaient par toute la cité, ce jour-là, mais tout l'inconvénient provient de ce que le voisin ouvrant son établissement l'autre voisin se voit obligé d'en faire autant, surtout les magasins de tabac et de fruits.

Q. Relativement à la vente des marchandises, le dimanche, vous êtes prêts à vous soumettre à la même loi qui régit les autres?—R. Oui; et nous avons un autre proviso: au cas où nous troublons les fidèles allant ou revenant de leurs pieux exercices, il est pourvu que notre travail servile ne doive pas le moins du monde troubler les autres dans l'observance du saint jour du dimanche, afin d'obtenir notre exemption. Nous soumettons humblement que nous avons le droit de demander à la majorité de

concéder ce droit à la minorité. Nous n'avons pas la prétention de croire que ce pays est meilleur qu'un autre pays, nous avons pas non plus celle de pouvoir dire que nous serons plus appréciés ou nous rehauser au-dessus des autres nations chrétiennes, et nous ne voulons rien faire qui puisse laisser croire aux autres pays que nous sommes des intolérants en toute chose, excepté la religion dominante. Je suis né sujet anglais, et je serais blessé dans mes sentiments si notre pays se permettait de légiférer d'une façon propre à affecter les croyances religieuses de qui que ce soit.

Par M. Schaffner:

Q. Dois-je comprendre que si vous étiez propriétaire d'une exploitation manufacturière quelconque, il vous serait indifférent d'exploiter votre usine le premier jour de la semaine comme tout autre jour?—R. Je dis que si notre usine est fermée le samedi, nous devrions avoir la permission de manufacturer le dimanche.

Q. Vous voulez exploiter votre usine le premier jour de la semaine, comme vous le feriez le troisième ou le quatrième jour?—R. Dans ce cas, pourvu que nous le fassions de telle sorte que nous ne troublions pas les autres, nos voisins, par exemple, et que nous ayons eu le soin de fermer notre usine le samedi.

Q. L'usine fonctionnerait-elle le premier jour, comme n'importe quel autre jour? —R. Telle n'est pas ma prétention; nous entendons, ce jour-là, écarter tout ce qui pourrait porter offense aux scrupules de conscience du voisin. De nouvelles industries ont vu le jour dernièrement, comme les manufactures de corsets, etc., qui ne demandent aucune machinerie, ou aucune exploitation faisant du bruit. Il n'est pas question pour nous de fonderies, de hauts-fourneaux ou de tout autre chose de ce genre qui ne s'appliquent pas à nous, car nous n'en possédons pas. Nous ne possédons actuellement que 7,000 mains en activité qui ne gagnent que la misérable pitance de $1 à $2 par jour; enlevez-leur ce jour-là pendant une seule journée, en sus de notre septième jour d'observance, et vous les condamnez à crever de faim; nous faisons nos efforts pour qu'elles ne soient pas une charge à la mendicité publique, mais nos efforts resteront lettre morte si vous leur enlevez leur gagne-pain.

Q. Nulle d'entre ces personnes ne travaille et le samedi et le dimanche?—R. Aucune d'elles.

Par M. Sinclair:

Q. Sont-ce des Juifs?—R. Oui

Q. Avez-vous des chrétiens parmi eux? Ils ne travaillent pas les deux jours en question, ne pouvant pas le faire, l'usine étant fermée le samedi, et ils ne demandent pas à travailler le dimanche.

Q. Néanmoins, si un chrétien était surpris à travailler, le dimanche, vous seriez passible d'amende, en vertu de votre amendement?—R. Je crois que oui. Il ne peut y avoir de difficulté là-dessus, vu que ces chrétiens doivent obéir à leurs scrupules de conscience.

Q. De même que si vous employiez des chrétiens à travailler le samedi, et des Juifs à travailler le dimanche, vous seriez coupables aux yeux de la loi?—R. Certainement

Par M Smith (Nanaïmo):

Q. De sorte que d'après votre amendement un chrétien ne peut travailler pour une compagnie juive que cinq jours par semaine?—R. C'est la même loi qui existe aujourd'hui: que cinq jours par semaine.

Par M. Ames:

Q. Je me permettrai de suggérer l'addition du mot: "consciencieusement et habituellement", cela ne vaudra-t-il pas mieux?—R. Je n'y ai pas d'objection si vous croyez ajouter plus de force à la pensée.

Q. Je crois qu'il lui faudrait nécessairement établir en cour que non seulement il avait des scrupules de conscience, mais qu'il avait pour habitude d'agir en conformité

avec ses scrupules de conscience?—R. Votre intention n'est pas de créer des hypocrites, nous y sommes tout aussi intéressés que le reste de la nation. L'amendement se lira comme suit: "Nonobstant toute loi au contraire quiconque observe consciencieusement et habituellement le septième jour comme le Sabbat."

Q. La loi en question présente une de ces phases sur laquelle j'aimerais à avoir une explication; on répète, en certains endroits, que ce cas d'exception accordée aux Juifs ouvrira la porte aux abus, et pratiquement réduira à néant la loi existante dans les cités sur la question du travail, plusieurs personnes prendront avantage de cette nouvelle loi qui ne semblaient pas devoir tomber sous le bénéfice de votre amendement. que pouvez-vous dire, quant à l'observance du sabbat, en faveur de votre clause d'exemption comme ne devant pas intervenir, en quoi que ce soit, avec l'application de la loi générale?—R. La loi telle que formulée par l'amendement, qui limite l'exemption seulement à ceux qui observent consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine, et qui ne travaillent pas ce jour-là, n'est-elle pas la meilleure sauvegarde que vous puissiez désirer sur ce point? —R. Cette exemption n'est pas accordée à tout le monde, mais seulement à la personne qui croit consciencieusement au jour du sabbat et qui s'abstient de tout travail, ce jour-là, c'est la seule personne qui puisse bénéficier des privilèges attachés à la loi, car si toute autre personne veut en user, quel intérêt peut-elle en tirer, puisqu'elle s'enlève une journée de plus sur le travail de la semaine.

Q. Si telle personne réclame l'exemption, en vertu de la loi, pour le premier jour de la semaine, elle perd son droit au travail le septième jour?—R. C'est parfaitement cela, n'est-il rien de plus évident?

M. Smith (Nanaïmo):—Bien que votre explication soit claire , il me semble que votre amendement devrait être rédigé en termes beaucoup plus lucides.

Par M. Ames:

Q. Vous n'auriez pas d'objection à ce qu'un hébreu encoure les mêmes pénalités qu'un chrétien pour avoir fait le travail servile du dimanche, si votre juif travaille le septième jour de la semaine?—R. Je ne comprends pas du tout votre question.

Q. Vous ne vous objectez pas à ce que l'Hébreu qui pouvait travailler le septième jour de la semaine, tel que pourvu par le bill, soit punissable comme toute autre personne qui se livrerait au travail le premier jour de la semaine?—R. Je ne sais pas si je saisis bien votre question. Si vous voulez faire un cas punissable au juif qui se livre au travail le septième jour, c'st là une toute autre question. La pénalité pour lui est que, s'il travaille le septième jour de la semaine, il ne peut pas travailler le dimanche, mais je ne crois pas que vous puissiez établir une nouvelle législation spéciale défendant aux Juifs de se livrer à toute espèce de travail le septième jour de la semaine, à moins de se rendre passible d'amende.

Q. Mais si l'Hébreu réclame une exemption en vertu de la loi, sur le fait qu'il s'abstient de tout travail le Septième Jour, il devrait souffrir les mêmes peines en n'observant pas le septième tout comme le chrétien qui n'observe pas la loi du dimanche?—R. Je ne vois pas la chose à ce point de vue. Le parlement ressusciterait-il la vieille loi hébraïque qui prohibait à tout homme le travail le Septième Jour?

Q. Le parlement se propose d'introduire dans ses statuts une loi qui punit le chrétien qui se livre au travail le saint jour du dimanche. Vous réclamez l'exemption de cette loi en vertu de vos principes religieux et vous demandez permission de travailler ce jour-là, sous le prétexte que vous observez le septième jour, alors qu'advient-il si vous travaillez le septième jour?—R. Alors je tombe sous le coup de la même loi que vous.

Q. Alors vous avez deux chances à courir?—R. C'est une chance, si vous le désirez, que vous pouvez aisément acquérir.

Par M. Piché:

Q. Combien êtes-vous de Juifs, à Montréal?—R. Environ 25,000; il y en a 40,000 au Canada.

Q. Quant à l'observance de votre Sabbat, votre église n'a-t-elle pas assez de pouvoir pour régir l'observance de votre dimanche, sans être obligée de s'adresser au parlement pour la faire observer?—R. Jusqu'à présent tout a bien fonctionné et jamais il ne s'est élevé de plaintes sous les lois existantes dans la province de Québec.

Q. Eh bien, votre église a tout le pouvoir nécessaire pour faire observer les prescriptions de sa religion, sans avoir besoin d'avoir recours au parlement?—R. Ce n'est qu'une persuasion morale. Ils n'ont pas de loi existante pour les mettre en pratique.

Q. Cette persuasion morale suffit-elle à elle seule pour maintenir vos principes religieux à la satisfaction de tous, à la satisfaction générale?—R. Là-dessus, je vous répondrai que la grande masse des Juifs observe le jour de notre Sabbat.

Q. Sans le besoin d'une loi du parlement?—R. Sans la crainte des peines pénitentiaires.

Par M. Ames:

Q. Dans le cas d'une pareille exemption et dans le cas où cette exemption aurait pour effet d'engager une grande proportion des Hébreux de travailler les deux jours en question; et dans le cas aussi où les principes religieux ne seraient plus assez puissants pour leur faire observer un jour sur deux, ne serait-il pas alors raisonnable que ce parlement s'arroge le droit par une clause de la loi pour lui donner le pouvoir d'abroger cette exemption?—R. Les Juifs ne peuvent pas travailler les deux jours consécutifs, il y a une amende imposée dans ce cas, et tel est l'effet de la loi.

Par M. Pringle:

Q. Ils sont punissables en vertu du *Lord's Day Act*?—R. Pour se soustraire à toute pénalité, il leur faut faire cete déclaration "en conscience et d'habitude j'observe le Septième Jour". Si ce point n'est pas établi, alors, comme tout chrétien, le Juif tombe sous le coup de la loi générale qui régit tout le monde.

Par le Président:

Q. La pénalité ne s'applique-t-elle pas seulement au travail servile, le premier jour de la semaine, la peine n'est encourue que pour l'inobservance du dimanche?

Par M. Sinclair:

Q. La cause sera difficile à établir quand elle repose uniquement sur la conscience d'un homme dont nul autre que lui n'en connaît l'existence?—R. La fermeture de sa place d'affaires en est le preuve.

M. Smith (Nanaïmo).—Il n peut pas travailler deux jours de suite, d'après l'amendement proposé.

Par M. Pringle:

Prima facie il est trouvé coupable s'il travaille le Jour du Seigneur; et en vertu du dit amendement il doit se présenter en cour et faire preuve qu'il observe consciencieusement et habituellement le septième jour de la semaine.

Par M. Ames:

Q. Bien, un homme travaille sans distinction qu'il soit juif ou chrétien. La première fois que la manufacture d'un juif fonctionne le dimanche, et qu'il est porté plainte, le juif entre en défense et tente d'établir qu'il observe consciensement et habituellement le septième jour; mais s'il est arrêté une seconde fois pour avoir travaillé le dimanche quand il a été trouvé au travail le samedi précédent, n'est-ce pas là une preuve contre lui qu'il n'observe pas consciencieusement et habituellement le septième jour et qu'il doit être puni?—R. Je vais plus loin que cela, et je ne crains pas de dire que s'il est établi à la première occasion qu'il travaille le samedi, il doit être déclaré coupable.

M. King.—Je n'ai qu'un mot à dire, M. le Président, à la question qui m'a été posée, et je déclare de nouveau que nous sommes sincèrement d'opinion que nous ne

pourrons pas raisonnablement réussir à nous entendre par le moyen d'une conférence. Nous avons discuté la question sur toutes ses faces, tous les faits nous sont connus, et une conférence n'apportera pas plus d'éclaircissements sur la question. Mais nous désirons tellement nous rendre compte de la moindre particularité, que nous ferons tout ce qui sera possible pour nous rencontrer avec M. Shearer, afin de connaître toutes ses vues. Nous désirerions savoir s'il nous sera fourni une autre occasion de rencontrer le comité, ou si nous aurons à soumettre le résultat de notre conférence par écrit?

Le PRÉSIDENT.—Je ne puis pas siéger éternellement, il faut en finir avec cette question. Si vous êtes décidés à vous entendre et faire un rapport conjoint qui rencontre l'approbation de tous, inutile de vous entendre de nouveau. Si vous ne réussissez pas à en venir à une entente, le comité n'a plus qu'à continuer ses procédés, sans qu'il y ait besoin d'autres communications. Vous pouvez soumettre un rapport séparé, si vous le jugez à propos. Vous pouvez vous accorder sur certains points et différer sur d'autres, mais je ne crois pas que nous puissions recevoir d'autres délégations, autrement nous ne pourrions plus en finir avec cette question.

M. SHEARER.—Je parle au nom de M. McPherson et au mien quand je déclare n'avoir aucune objection à entrer en conférence avec ces messieurs, bien que, pour l'instant, je sois de l'opinion de M. King, et doute fort qu'il en résulte rien de pratique. Mais il n'y a pas de raison pour que nous ne fassions pas un dernier effort, dans tous les cas. Je suis d'opinion, messieurs, que vous nous rendrez ce témoignage que nous avons montré du zèle pour discuter la question sur toutes ses faces, à chaque phase de la procédure. Je dois dire, en réponse à la prétention de M. Goldstein touchant le chiffre de la population juive d'après le recensement de 1901, que le nombre en est dans le pays de 16,401; il serait surprenant si ce nombre depuis cette date s'était accru jusqu'à 40,000. J'ai en ma possession deux dépositions assermentées que je n'ai pas jugé à propos de produire à moins de circonstances particulières, l'une est du président de l'Association ministérielle de Montréal, et l'autre des séculiers de la dite localité, à l'effet qu'une certaine manufacture appartenant aux Juifs et opérée par eux fonctionne les sept jours de la semaine. Je désire produire ces dépositions, en face des déclarations qui ont été faites devant le comité. A propos des Adventistes du Septième jour, qui se réclament de 1,500 membres, je dois dire que la moyenne ordinaire des hommes faisant partie d'une congrégation de cette secte, si je suis bien renseigné, n'est que de 20 pour 100. D'après ce calcul, les hommes seraient au nombre de 300 environ, et c'est là une estimation assez large, puisque ce sont pour la plupart des agriculteurs. Il y a probablement pas moins de 50 d'entre eux qui sont prédicateurs, évangélisateurs et agents envoyés par l'*American Seventh Day Church*, dans ce pays pour évangéliser la population à sa doctrine, de sorte qu'il se peut que le nombre des hommes faisant partie de cette congrégation ne soit pas plus de 250.

Le sénateur POWER.—Je n'ai pas du tout l'intention de discuter le principe du bill; je désire simplement vous suggérer certains changements à faire dans le dit bill, dans le but de couper court à la nécessité de discuter ces changements lors de sa présentation au Sénat. Le premier point sur lequel je désire attirer l'attention du comité, c'est sur le titre du bill. Je crois que le nom à donner au dit bill est susceptible de modification. C'est un Acte concernant le jour du Seigneur. Eh bien, ce n'est pas là le nom par lequel tout le monde reconnaît le premier jour de la semaine dans le pays. Le premier jour de la semaine est généralement reconnu comme étant le "dimanche". Et, dans le cas des Juifs, le septième jour est reconnu comme étant le *Lord's Day*. Je crois que le titre du bill sera infininement plus approprié si vous le changiez en celui de un Acte concernant l'observance du Dimanche.

M. SINCLAIR.—Que direz-vous de "jour du Sabbat"?

Par M. Pringle:

Q. Pourquoi ne s'appellerait-il pas simplement "Un Acte pour Observance du Premier Jour de la Semaine"?—R. Beaucoup de personnes ne comprendrait pas ce que cela veut dire. Tandis que tout le monde comprend ce que veut dire le dimanche.

ANNEXE No 1

Q. C'est là le nom qu'on lui donne aux Etats-Unis, " L'observance du Premier Jour de la Semaine "?—R. Il y a un point qui a soulevé, je crois, un grand nombre de discussion, c'est la question des journaux du dimanche. Suivant moi rien n'est plus propre à détourner le public de l'observance du dimanche et à l'empêcher d'aller à l'église, que la vente des journaux du dimanche. Je sais qu'aux Etats-Unis, généralement, le maître de la maison s'abstient d'aller à l'église parce qu'il reste à la maison à lire les journaux du dimanche, ainsi que les autres hommes de la même famille. Dans l'intérêt de l'ouvrier qui fait la mise en page de ces journaux et dans celui des citoyens qui en font ensuite la lecture, des mesures de rigueur devraient être insérées dans la loi, pour empêcher la circulation de ces journaux le dimanche.

Par M. Pringle:

Q. Nous avons à faire une loi d'exception pour permettre la vente de ces journaux, attendu que le bill tel que rédigé n'en permet pas la vente.—R. Je ne l'entends pas ainsi. C'est là un des côtés de la question. D'un autre côté, je ne vois rien dans ce bill qui autorise, ou qui du moins exempte les compagnies électriques de tramway des obligations de ce bill. Je sais que le " Lord's Day Alliance " a déclaré que le bill n'affectait pas les compagnies de tramway électriques.

M. SHEARER.—La clause 14 ?—R. Mais tel que j'interprète le bill——

Le PRÉSIDENT.—Si je comprends bien les tramways urbains ont leur charte de la législature provinciale qui leur permet d'opérer, et en conséquence ne sont pas couverts par le présent acte.

M. SINCLAIR.—Sous-section E " Le transport des voyageurs et les malles de Sa Majesté ", puis la clause 14 : " Rien dans les présentes n'affectera l'opération de tout acte actuellement en force ou à être mis en vigueur dans n'importe quelle province du Canada relativement à n'importe quelle question de chemin de fer sous le contrôle exclusif de l'autorité d'aucune des dites provinces. '

Par le Président:

Q. Les tramways urbains ne vous ont fait aucune représentation?—R. Alors, peut-être que la loi telle que rédigée les protège, mais il me semble qu'il devrait être établi clairement que rien dans le présent acte n'interviendra dans l'opération des tramways.

Par M. Pringle:

Q. Vous avez contre vous le fait que la loi n'est pas la même dans toutes les provinces, par exemple dans l'Ontario, les tramways ont la permission de circuler dans certaines villes et non dans d'autres, de sorte que vous avez à vous régir d'après la loi à cet égard?—R. Peut-être la clause 14 rencontre-t-elle ce point.

Par M. Smith (Nanaïmo):

Q. C'est notre intention qu'il en soit aisi?—R. Ma proposition c'est que cet acte n'affecte en rien la circulation des tramways. Puis il y a encore une couple de questions sur les quelles j'attire votre attention. C'est la clause 9, " E sera défendu à toute personne ce jour-là de s'exercer au tir à la cible ou autrement ou de faire usage de fusil, carabine ou autre arme à feu quelconque dans le même but. Certains amis de l'alliance proposent d'insérer aussi les mots, " faisant la chasse ou la pêche." Je crois que ce serait là une des choses qui soulèverait le plus d'objections; vaudrait autant dire qu'un propriétaire de 100 acres de terre qui voudrait pêcher une truite le dimanche, dans un creek qui traverserait son terrain, serait en contravention avec la loi. Je crois qu'il serait absurde et outrageant de passer une telle loi.

Par M. Sinclair:

Q. Cela est absurde et ne se trouve pas dans le dit acte?—R. Je vous demande pardon, la proposition en a été faite par l'alliance.

M. SHEARER.—Il y a eu entente à ce sujet dans une conférence entre les membres du parlement et les sénateurs, il n'en a pas été question par l'alliance.—R. Dans tous les cas il y a eu un projet de loi imprimé avec cette clause, et je déclare qu'il ne rencontre pas mon approbation, loin de là. D'un autre côté, je ne vois pas pourquoi une demi-douzaine de volontaires ne pourraient pas se rendre à Rockliffe le dimanche après-midi pour pratiquer l'exercice du tir; c'est là une bonne et saine récréation et qui ne nuit pas à qui que ce soit.

Par M. Pringle:

Q. D'autres personnes peuvent s'en offenser?—R. J'allais suggérer un amendement à la clause 9, par lequel il serait interdit de s'exercer au tir, le dimanche avant-midi. Cela change naturellement la question. Les fidèles vont à l'église le matin généralement, et nulle incommodité ne pourrait en résulter pour ceux qui se rendent à l'église.

Q. Vous avez la classe des écoles, le dimanche après-midi et le service du dimanche, le soir?—R. Je suis d'opinion que les excursions et tout exercice de ce genre devraient être permis le dimanche après-midi, s'ils ne peuvent l'être dans l'avant-midi.

Le comité s'ajourne.

MERCREDI, 9 mai 1906.

Le comité s'est réuni à 10 heures du matin, sous la présidence du Dr Daniel.

Le PRÉSIDENT.—Le ministre de la Justice a pensé, comme il y a plusieurs comités qui se réunissent ce matin, et qui exigent la présence d'un bon nombre d'entre nous, le ministre de la Justice a pensé qu'il valait aussi bien entendre maintenant les rapports de la conférence de la *Lord's Day Alliance* et des compagnies de transport. Nous en aurions alors fini, et nous pourrions ensuite nous réunir à notre loisir et quand il nous conviendrait.

M. SMITH (Nanaïmo).—Je suppose que les rapports de la conférence devront être imprimés dans les procès-verbaux.

Le PRÉSIDENT.—Il seront imprimés. Nous avons ici une lettre de M. Chrysler contenant des communications de la part de M. McNicholl, de la *Chicago and North-Western Company,* et de la *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway Company,* concernant le trafic du dimanche.

M. FITZPATRICK.—A quoi se rapportent ces lettres?

M. CHRYSLER.—A la nature du travail exécuté sur ces deux chemins le dimanche.

M. FITZPATRICK.—Sont-ce là les deux chemins dont il a été fait mention?

M. CHRYSLER.—L'un est le *Chicago and North-Western Railway.*

M. SHEARER.—Il a été fait mention des deux.

M. FITZPATRICK.—Et ils font connaître la situation?

M. CHRYSLER.—Oui. Dans chaque cas, la lettre est du second vice-président, qui gère la compagnie. Il y a aussi une lettre de M. Piers, qui gère les lignes de steamers du Pacifique Canadien.

M. FITZPATRICK.—Je proposerais, si le comité y consent, et comme ces lettres sont, je suppose, la contre-partie de ce que M. Shearer a déclaré, que leur contenu lui soit communiqué. Il ne serait que juste qu'il ait l'occasion de prendre connaissance de leur contenu, si ce contenu contredit sur quelque point ce qu'il a déclaré.

M. SHEARER.—Les lettres que nous avons produites étaient revêtues des signatures officielles de la compagnie, c'est-à-dire qu'elles étaient signées par le gérant général et par le surintendant. C'étaient des pièces authentiques dans les deux cas.

ANNEXE No 1

M. CHRYSLER.—J'admets parfaitement ce que dit le ministre, mais il y a des communications qui ont été imprimées dans les procès-verbaux du comité et que nous n'avons jamais vues avant qu'elles fussent ainsi imprimées. Par exemple, il y a trois ou quatre pages d'une communication anonyme de quelqu'un qui se dit expert et il y a des assertions concernant les officiers des deux chemins de fer. M. McNicoll et M. McGuigan, dont on n'a pas parlé lorsque ces messieurs ont été interrogés comme témoins.

M. FITZPATRICK.—Voulez-vous dire qu'il y a une communication portant la signature d'un expert anonyme?

M. CHRYSLER.—Je ne suis pas certain de cela.

M. FITZPATRICK.—Parce que vous n'avez pas besoin de vous préoccuper de ce qui est anonyme.

M. CHRYSLER.—J'aimerais que le comité examinât les réponses faites aux observations de M. McNicoll et de M. McGuigan. Ils n'ont pas eu l'occasion de fournir leurs explications.

M. FITZPATRICK.—Je ne vois pas que cela doive nous préoccuper. Je persiste toujours à dire, M. le Président, que si ces lettres sont produites pour contredire quelque déclaration de M. Shearer, il devrait avoir l'occasion de les voir.

M. CHRYSLER.—Elles ne contredisent pas; elles ne font qu'indiquer quelle est la pratique. Je crois que M. McNicoll n'a écrit que pour dire quelle pratique ils suivent quant à l'observance du dimanche.

Le PRÉSIDENT.—Eh bien, M. Shearer aura l'avantage d'examiner les lettres.

Les rapports et les lettres produites sont comme suit:—

A l'honorable Président et aux honorables membres du comité spécial de la Chambre des communes chargé d'étudier le bill n° 12, concernant l'observance du dimanche.

Honorables messieurs,—Nous vous soumettons le rapport suivant: Conformément aux instructions du comité, nous avons eu une conférence avec les représentants des compagnies de transport, le mardi, 1er mai, dans le but de nous entendre, si possible, sur les dispositions à introduire dans ce bill en remplacement des paragraphes (*g*) et (*h*) de l'article 4 concernant le maniement et l'expédition des marchandises.

Etaient présents, MM. McNicoll, Léonard, Drinkwater, Creelman, Casgrain, Chrysler, Biggar et Osborne, représentant les compagnies de chemins de fer; sir Hugh Allan et MM. Meredith, King et Redford, représentant les intérêts de la navigation, et MM. Stout et Blair, représentant les compagnies de messageries. La conférence a duré environ deux heures. Une discussion s'est engagée, au cours de laquelle ces messieurs ont donné, concernant le transport, d'autres détails que ceux qui ont été soumis à votre comité. Ces autres renseignements nous ont forcés de reconsidérer sur quelques points les propositions que nous étions alors à préparer, dans le but de remédier aux difficultés dans la pratique antérieurement signalées. Lorsque nous avons comparu devant le comité, nous avons déclaré que, tout en étant parfaitement convaincus que les difficultés énumérées dans l'exposé des compagnies de transport étaient beaucoup exagérées, nous étions cependant d'opinion que l'on pourrait raisonnablement faire certaines concessions, pour remédier à celles de ces difficultés qui sont reconnues, comme, par exemple, les surveillants des voies, l'enlèvement de la neige et de la glace des rails, le déchargement des marchandises et des colis de messageries des trains de voyageurs et des bateaux transportant les voyageurs, et de retrancher la proposition ayant pour effet d'empêcher les navires employés au transport des marchandises d'aller plus loin que leur premier port de relâche.

Nous avons informé la conférence que nous étions déterminés à conserver la position que nous avions prise devant le comité et que nous venons d'indiquer.

M. McNicoll, devant le comité, et de nouveau devant la commission, a dit qu'il serait préférable de changer la forme du bill, et d'énumérer tout simplement les choses defendues, au lieu de défendre tout travail, et énumérer les exceptions.

En réponse à cette proposition, nous avons fait remarquer que si la forme du bill était changée de la manière indiquée, tous les autres intérêts qu'il atteint seraient affectés, aussi bien que le transport, et qu'il serait alors nécessaire de spécialiser tout ce que l'on veut prohiber, ce qui serait à peu près impossible.

En outre, nous avons engagé M. McNicoll à énumérer les actes qui, dans son opinion, pourraient être prohibés en matière de transport des marchandises.

Il répondit que le maniement des marchandises par trains ordinaires, c'est-à-dire les expéditions par wagons détachés dans les trains locaux non destinés à la concurrence, pourraient peut-être être supprimées; mais il ne voulait mentionner rien autre chose qui, selon lui, pouvait être défendu. Cela, croyons-nous, établit clairement que ce serait chose très simple pour les intéressés dans la question du transport, de rédiger un bill dont le plan serait d'énumérer toutes les choses qui, selon eux devraient être défendus, et montre combien leur attitude au sujet de ce bill est déraisonnable.

Nous avons de plus déclaré qu'à la prochaine séance de la conférence, nous serions prêts à soumettre un amendement embrassant tous les changements qui, selon nous, pourraient être apportés au bill, afin de remédier aux difficultés soulevées par les intérêts que ces messieurs représentent, et nous avons demandé de fixer une date à cette fin. Ils se sont cependant retirés de la conférence, sans accéder à notre demande, et sans donner aucune indication de leur intention ou de leur désire d'avoir une nouvelle conférence. Ils n'ont pas communiqué avec nous depuis.

Quoique nous ne soyons arrivés à aucune entente à cette conférence, de nouveaux éclaircissements nous ont été apportés, qui tendent à démontrer quil est peut-être raisonnable d'atténuer considérablement les restrictions imposées au trafic des marchandises par les clauses (*g*) et (*h*) du bill, telles que rédigées maintenant.

L'amendement soumis par les compagnies de transport, lorsqu'elles comparurent devant le comité, à savoir: qu'elles devraient avoir le même privilège pour leurs marchandises le dimanche que tout autre jour,—nous parait déraisonnable au plus haut point. Pourquoi, auraient-elles des droits souverains? Pourquoi, au lieu d'être assujéties à la loi comme les autres, feraient-elles leurs propres lois? La prétention des compagnies de chemin de fer qu'elles ne peuvent lutter avantageusement avec les chemins de fer américains n'a pas été prouvée . D'un autre côté, la preuve que nous avons apportée de la soumission volontaire des puissantes compagnies de chemins de fer américains malgré la concurrence de chemins fonctionnant sept jours par semaine, à des règlements différents peu des clauses actuelles (*g*) et (*h*) du bill, démontre le contraire.

Ces règlements, dans le cas du *Chicago and Northwestern Railway*, dont la longueur est à peu près la même que le chmin de fer du Pacifique Canadien, ont été appliqués depuis plus de trois ans et on s'y est tenu strictement. Il est vrai, comme l'ont dit les compagnies de chemin de fer, que les conditions dans lesquelles fonctionnent les chemins américains ne sont pas tout-à-fait identiques à celles qui existent au Canada. On peut admettre cela; mais cela n'établit pas qu'une compagnie de chemin de fer ne peut pas prospérer au Canada avec des restrictions, concernant le trafic des marchandises le dimanche, qui n'empêchent pas un grand chemin de fer de fonctionner avec succès aux Etats-Unis. Parce que les conditions régnant dans les deux pays sont différentes, la conclusion contraire, savoir: que si les chemins de fer américains réussissent sous l'empire des règlements volontairement acceptés pour des raisons économiques, dès lors les chemins de fer canadiens peuvent faire la même chose,—pourrait être déduite avec autant d'apparence de raison.

Quoiqu'il en soit cependant, au nom de notre association, et dans le but de faire disparaître toutes restrictions qui pourraient indûment entraver les opérations de ces compagnies, si les clauses actuelles étaient adoptées, nous ne nous opposerions pas à ce que d'autres clauses leur fussent substituées, à l'effet suivant :

1. L'autorisation, pour tous trains et vaisseaux, en transit lorsque commence le dimanche, de continuer leur marche jusqu'à destination. Ceci permettrait :

ANNEXE No 1

(*a*) De rendre à destination non seulement tout le bétail vivant, les produits périssables et les grains, mais aussi toutes autres espèces de marchandises.

(*b*) Cela permettrait aux wagons de retour, de continuer jusqu'au lieu de chargement, s'ils sont en transit le dimanche matin.

(*c*) Cela permettrait aux employés de retourner chez eux pour le dimanche, ou pour une partie de ce jour, aussi facilement qu'ils peuvent le faire dans l'état actuel des choses.

(*d*) Les navires en transit ne seraient pas retenus à un port de relâche.

2. Le chargement et le déchargement des marchandises, aux points intermédiaires des paquebots et trains de voyageurs. Comme les voyageurs ont le droit de continuer leur voyage, il peut être raisonnable d'accorder une certaine liberté pour charger et décharger les marchandises, et, entre autres résultats, cela permettrait le chargement et le déchargement, au lieu de destination, des marchandises y destinées, y compris les marchandises expédiées en grande vitesse.

Le privilège devrait être limité aux points intermédiaires, parce que :

(*a*) La difficulté à laquelle on veut remédier avec cette concession n'existe pas aux points terminaux, et;

(*b*) S'il était étendu aux points terminaux, cela permettrait aux compagnies de messageries et autres de poursuivre leurs opérations dans toutes leurs divisions, en toute liberté, ce qui n'est ni nécessaire, ni désirable.

3. Le déblaiement de la neige et de la glace, pour tenir les rails et les gares libres, et tout autre travail nécessité pour la libre circulation du trafic. En outre d'autres travaux nécessaires, cela permettrait de débarrasser les voies et les gares en tout temps de la neige et des glaces.

4. Le chargement et le déchargement des vapeurs océaniques et des autres navires, quand, autrement, ils seraient indûment retardés au delà de la date de leurs départs, ou en risque imminent de manquer le voyage, par suite de la clôture de la navigation.

5. Le travail des équipes de gares manœuvrant les wagons, pendant des heures déterminées. La pratique en usage dans la grande cité de Montréal, comme l'a déclaré M. McNicoll dans la conférence avec nous, en obéissance de règlements qui ont eu force de loi pendant des années, limite le garage des marchandises aux heures de la nuit, et les compagnies n'éprouvent aucune difficulté, à conduire leurs opérations avec cette restriction. Cela démontre qu'une loi générale en ce sens, loin de constituer rien d'inacceptable donnerait à ces employés des gares la liberté de passer chez eux toutes les heures du dimanche, pendant la durée de la journée.

Comme accessoire au trafic des bateaux qui serait permis, si ces concessions étaient accordées, le travail des employés sur les canaux pourrait être autorisé pendant des heures déterminées.

Nous ne pouvons faire autrement que de penser qu'en allant au delà de ces concessions extrêmement libérales aux compagnies de transport, nous mettrions en danger l'objet même de ce bill.

6. Les compagnies de transport ont prétendu, devant le comité, que dans certains cas elles ont accordé des congés à leurs employés, pendant la semaine, et que, dans quelques cas aussi, elles leur ont payé un prix plus élevé pour le travail du dimanche que pour le travail des autres jours.

Dès lors, comme complément aux privilèges proposés, ayant pour objet de permettre qu'il soit fait certain travail le dimanche, nous suggérons que des dispositions soient introduites dans le bill, stipulant que les employés, qui ont travaillé le dimanche, aient un autre jour chaque semaine pour se reposer, et qu'ils aient droit à un salaire double pour le travail du dimanche.

Ces propositions, nous avons raison de le croire, seront approuvées par le public en général, qui considère comme déraisonnable et injustifiable l'attitude des compagnies

de transport; elles seront acclamées avec grande joie par les ouvriers du pays tout entier et tendront fortement à abaisser au strict nécessaire le travail du dimanche, qualifié "travail nécessaire" par les compagnies.

(Signé) R. W. McPHERSON,
J. G. SHEARER.

BUREAU CENTRAL,
OTTAWA, CANADA, 1er mai 1906.

M. J. W. DANIEL, M.D., M.P.,
Président du comité chargé d'étudier le bill n° 12,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Nous faisons respectueusement part à votre comité que, comme représentants des intérêts de l'industrie du transport au Canada, nous avons eu, à la demande de votre comité, une conférence avec le révérend M. Shearer et M. McPherson, représentants de la *Lord's Day Alliance.*

Etaient présents: M. D. McNicoll, M. Drinkwater, M. Léonard et M. Creelman, C.R., représentant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, M. W. H. Biggar, C.R., représentant la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc; sir Montague Allan et M. R. W. Redford, représentant la *Shipping Federation of Canada*; M. Francis King, représentant la *Dominion Marine Association* et M. Y. S. Stout, représentant la *Dominion Express Company.*

Après une discussion générale, qui a duré près de trois heures, nous avons déclaré aux représentants de la *Lord's Day Alliance* que nous avions soumis au comité un amendement au bill, résumant notre avis là-dessus. Nous leur avons alors demandé s'ils avaient quelques propositions à faire, leur assurant que nous étions parfaitement consentants à les discuter avec eux, et à examiner si nous ne pourrions pas trouver un terrain commun sur lequel nous pourrions nous entendre. A ceci, ces messieurs répondirent qu'ils n'avaient reçu que dans la matinée le rapport imprimé d'une partie de la preuve; qu'il leur était très difficile de saisir entièrement la situation, et qu'ils n'étaient pas prêts dans le moment à définir finalement quelles concessions ils seraient disposés à faire, à l'exception du transport des marchandises par express et le déchargement des navires transportant les voyageurs, et que, sujet à ces exceptions, le bill contenait leurs propositions et qu'ils s'en tenaient à ce bill.

Il nous parut clair, vu le temps écoulé depuis la dernière séance de votre comité, et après la longue discussion pendant plusieurs heures, que les représentants de l'Alliance n'étaient prêts à faire aucune concession pratique, et qu'il était inutile de prolonger une conférence dont il n'y avait à attendre aucun résultat tangible.

Respectueusement à vous,

TH. CHASE-CASGRAIN,
F. H. CHRYSLER,
Pour les compagnies de chemin de fer du Canada.

FRDK. E. MEREDITH,
Pour la "Shipping Federation of Canada".

FRANCIS KING,
Pour la "Dominion Marine Association".

ANNEXE No 1

OTTAWA, CANADA, 8 mai 1906.

M. J. W. DANIEL, M.D., M.P.,
Ottawa.

Bill sur l'observance du dimanche.

CHER MONSIEUR,—Permettez-moi de vous transmettre les lettres ci-jointes provenant de trois sources différentes, concernant les sujets en discussion devant votre comité.

1. Une lettre de M. Peters, gérant général du service des steamers de l'Atlantique de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, concernant la plainte faite dans le témoignage du révérend M. Shearer, au sujet des chargements faits le dimanche à Liverpool.

2. Une lettre de M. McNicoll, vice-président de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, à l'adresse de M. W. A. Gardner, premier vice-président de la *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway Company*, relativement au transport des marchandises sur ce chemin de fer, le dimanche, et la réponse de celui-ci. La partie significative de cette lettre est la remarque de M. McKenna qu'il serait impossible de discontinuer tout le service du transport des marchandises, le dimanche, à la seule exception de produits périssables et du bétail vivant.

3. Une lettre de M. McNicoll, de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, à M. W. A. Gardner, premier vice-président de la *Chicago and Northwestern Railway Company*, et la réponse de celui-ci. Le passage important dans cette lettre est que le transport des marchandises le dimanche n'est pas restreint aux produits périssables et au bétail vivant, mais que le nombre des trains de marchandises de classe inférieure dépend entièrement de la somme des affaires.

Je me suis enquis auprès du greffier du comité et j'ai appris qu'aucune date n'avait été fixée pour la réunion du comité et qu'il était possible que la seule séance qui serait tenue le serait à huis-clos. J'inclus en conséquence ces lettres pour qu'elles soient déposées devant le comité. S'il se tient une séance publique, à laquelle les parties intéressées puissent être de nouveau entendues, j'aimerais à avoir l'avantage de présenter ces lettres personnellement.

Je pars pour Toronto ce soir et je serai absent le reste de la semaine.

Il n'est plus qu'un sujet sur lequel je désire appeler votre attention; c'est celui du trafic par *express*. Le révérend M. Shearer est tout à fait dans l'erreur lorsqu'il dit, dans sa déclaration imprimée à la page 181 de la preuve, qu'il n'y a pas de raison de permettre aux wagons d'*express* ou aux fourgons qui recueillent les fruits de long du chemin de fer du Pacifique Canadien, de circuler le dimaanche, parce qu'ils ne pourraient être utilisés que dans le but de transporter les fruits apportés le dimanche. Le fait est que les wagons à fruits, dont M. Stout a parlé dans son témoignage, à la page 28, prennent en passant les fruits qui ont été apportés le samedi.

Bien sincèrement à vous,

F. H. CHRYSLER.

MONTRÉAL, 7 mai 1906.

M. F. H. CHRYSLER, C.R.,
Ottawa.

CHER MONSIEUR CHRYSLER,—Dans le rapport du comité chargé d'étudier le bill n° 12, concernant l'observance du dimanche, je vois que M. Shearer a fait certaines déclarations relativement au travail du dimanche à Liverpool.

J'inclus une lettre de M. Piers, notre gérant des lignes de paquebots océaniques, qui parle par elle-même. J'ignore quelle position officielle occupe M. Forester, mais il

n'y avait certainement rien qui pût lui donner le droit d'affirmer que nous sommes les principaux coupables ou que nous nous efforçons d'inaugurer une nouvelle méthode dans le port de Liverpool.

Bien sincèrement à vous,

D. McNICOLL.

MONTRÉAL, 7 mai 1906.

M. D. McNICOLL,
Vice-président,
Montréal.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de l'annexe n° 1 du comité spécial chargé d'étudier le bill n° 2 concernant le dimanche, marquée n° 4, et de la page 175, ainsi que des remarques de M. Shearer sur le sujet du travail du dimanche à Liverpool, permettez-moi de déclarer catégoriquement que, à moins qu'un paquebot de notre ligne, qui doit prendre la mer un mardi, soit retardé par accident ou le mauvais temps, au point de n'arriver à Liverpool que le vendredi ou le samedi précédents, nous ne penserions jamais à obtenir un permis de travailler au chargement le dimanche, pas plus que nous ne travaillerions au chargement en aucun port du Canada, dans les mêmes circonstances. D'une manière générale, le travail du dimanche implique une perte pour le propritaire d'un navire, ce qui, de soi, constitue une sauvegarde parfaite contre le travail du dimanche.

Sincèrement à vous,

A. PIERS,
Gérant des lignes de steamers.

SUR L'EMBRANCHEMENT DE MANIWAKI, P., 2 mai 1906.

M. WILLIAM GARDNER,
Vice-Président,
Chicago and North-western Railway.

CHER MONSIEUR,—Le parlement Canadien discute actuellement en Chambre un bill pour établir une meilleure observance du dimanche. Ce bill est quelque peu draconien comme vous le verrez par la copie ci-incluse. Les représentants de la *Lord's Day Alliance* produisent comme le plus fort atout de leur jeu quelques lettres qu'ils prétendent avoir reçues de votre compagnie, constatant que vous ne transportez, le dimanche, sur votre réseau, que les produits périssables et le bétail vivant, et aucune exception n'est mentionnée.

Je serais heureux que vous puissiez engager quelqu'un à m'écrire un mot expliquant exactement quelle est votre méthode d'agir, pendant combien de temps elle a été mise en pratique, et de quel œil vous en considérerez les résultats. La question de la concurrence est-elle entièrement mise de côté, et vous plairait-il de me dire si vous seriez satisfaits de voir votre méthode devenir obligatoire, par une loi à laquelle on ne pourrait se soustraire pour aucune considération? Est-ce que la livraison des marchandises d'express aux trains de voyageurs est aussi interdite chez vous?

Sincèrement à vous,

D. McNICOLL,
Chicago and North-western Railway Company.

ANNEXE No 1

CHICAGO, 5 mai 1906.

M. D. McNICOLL,
Vice-président,
Chemin de fer du Pacifique Canadien,
Montréal, Canada.

CHER MONSIEUR,—Votre lettre du 2 mai m'est parvenue, avec le bill qui l'accompagne, concernant l'observance du dimanche.

La politique ou l'attitude du *Northwestern Railway* relativement au travail du dimanche n'est extrême ni dans un sens ni dans un autre, et il est possible que nous ayons été à ce sujet plus louangés que nous ne le méritons réellement. J'ignore quelle correspondance peut être entre les mains de ceux qui demandent l'adoption de ce bill, mais nous nous sommes toujours efforcés, en répondant aux communications qui nous sont faites, de nous expliquer de manière que notre situation ne pût jamais être mal comprise ou exagérée. Les faits sont à peu près comme suit:—

Nous avons décidé, il y a cinq ou six ans, de discontinuer les excursions du dimanche, pour deux raisons: la première, il n'y avait absolument pas de bénéfices dans l'affaire; la seconde, nous avons cru que nos employés n'en seraient que mieux d'avoir un jour de repos, plutôt que d'être employés à une besogne qui ne rapportait aucun bénéfice.

Nous nous sommes aussi élevés contre l'ancienne habitude de réserver pour le dimanche tout ce qu'il n'était pas commode de faire les jours de semaine, et de consacrer ainsi un jour sur sept à un ménage général. Pendant certaines saisons de l'année les chemins de fer à Chicago ont volontairement diminué la réciprocité ou l'échange de l'aiguillage sur leurs voies—il y a plusieurs années chacun travaillait fort le dimanche et n'avait plus rien à faire le lundi. Cela arrivait généralement en juin, juillet et août.

Nous faisons circuler tous nos trains de voyageurs, nos wagons d'express et nos wagons-poste le dimanche comme tout autre jour. Quand je dis tous nos trains de voyageurs, je n'entends pas que nous en avons autant en mouvement le dimanche que les jours de semaine, mais tous les trains circulant sur la voie principale sont quotidiens et nous sommes obligés de faire circuler, pour accommoder le public, environ 40 pour 100 de nos suburbains. De plus, nous avons de cinq à huit cents wagons à bestiaux que nous chargeons et mettons en mouvement à partir de minuit le samedi, de façon à ce qu'ils arrivent à Chicago de bonne heure le lundi matin.

Nous mettons aussi en circulation chaque jour tous nos trains de marchandises livrables à date fixe ou périssables. Le nombre des trains de marchandises de classe inférieure dépend entièrement de la somme des affaires que nous avons en mains.

Je ne crois pas que nous soyons les seuls à nous efforcer de libérer le plus grand nombre possible de nos employés du travail du dimanche autant que faire se peut. Nous sommes de "simples voituriers" tenus de satisfaire aux exigences du public, le jour du dimanche, au point de vue de la diligence et de l'efficacité, de la même manière que tout autre jour de la semaine. Il m'a toujours paru que c'est là un sujet sur lequel liberté entière devrait être laissée à ceux qui ont la responsabilité de l'administration des chemins de fer, car on ne peut s'en rapporter à leur jugement pour décider ce qui est nécessaire et ce qui ne l'est pas. Si jamais on leur enlevait cette prérogative d'une entière liberté, mon expérience en matière de transport me porte à croire que les résultats en seraient fort peu satisfaisants.

Sincèrement à vous,

W. A. GARDNER.

MONTRÉAL, 6 mai 1906.

M. A. R. CREELMAN, C.R.,
Aviseur général,
Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'inclus une lettre reçue en réponse à celle que j'ai écrite à M. McKenna, deuxième vice-président du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway* et en charge de l'administration de ce chemin.

La méthode qu'ils suivent est exactement la nôtre. La raison qui m'a engagé à écrire à cette compagnie est que mention a été faite, au cours de la discussion avec les représentants de la *Lord's Day Alliance,* que le *Chicago, Milwaukee and St. Paul* était alors à étudier la convenance de discontinuer tout trafic le dimanche, de la même manière que l'on a prétendu que l'a fait le *Chicago and Northwestern.*

Vous pourriez juger opportun de produire cette lettre pour l'incorporer à la preuve.

Sincèrement à vous,

D. McNICOLL.

CHICAGO, MILWAUKEE AND ST. PAUL RAILWAY COMPANY,
CHICAGO, 4 mai 1906.

M. D. McNICOLL,
Vice-président, chemin de fer du Pacifique Canadien,
Montréal, Qué.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 2 mai avec copie du bill concernant l'observance du dimanche. Il n'y a pas eu de changement dans le mode d'opération du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway,* le dimanche, si ce n'est que les excursions uniquement dans un but de plaisir, ont été discontinuées; en réalité, nous avons combattu les excursions de toute nature le dimanche, et c'est le désir de la compagnie de donner aux employés en service sur les trains, toute liberté de se reposer le dimanche, du moins en autant que cela puisse se concilier avec les horaires des trains de voyageurs, avec le transport indispensable des produits périssables, du bétail vivant, et avec tout autre trafic qui peut sembler nécessaire le dimanche pour que la compagnie remplisse pleinement ses obligations envers le public. Ce dernier trafic implique que, aux époques de grande activité, les heures s'écoulant de minuit le samedi à minuit le dimanche, doivent être utilisées pour assurer la libre circulation des marchandises, de façon à empêcher la congestion et éviter tout retard pour le matériel.

Si tout le service des marchandises était suspendu le dimanche (à l'exception des produits périssables et du bétail vivant), les moyens à la disposition des compagnies de chemin de fer pour le service du public en seraient réduits de près d'un septième. Il ne faut pas penser à cela, car durant une période considérable chaque année, l'activité du trafic est tellement grande que les marchandises parcourant la voie principale doivent circuler le dimanche. Ce trafic est cependant toujours orgnisé de façon à n'employer que les hommes nécessaires pour que la compagnie remplisse ses obligations, et l'on ne perd jamais de vue cette question de permettre au plus grand nombre possible des employés le repos du dimanche.

Très sincèrement à vous,

E. W. McKENNA,
Deuxième vice-président.

ANNEXE No 1

2 mai 1906.

M. E. W. McKenna,
Deuxième vice-président,
Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway,
Chicago.

Cher monsieur.—Le bill ci-joint concernant l'observance du dimanche est actuellement devant le parlement canadien. Les représentants de la Lord's Day Alliance, qui le poussent vigoureusement, utilisent certains témoignages qu'ils ont obtenus, quant à l'abstention du travail du dimanche sur le Chicago and Northwestern, et ont aussi affirmé qu'ils ont eu des lettres de quelques-uns de vos officiers à l'effet que cette abstention aurait été si satisfaisante que le Chicago, Milwaukee and St. Paul est aussi sur le point d'adopter la méthode du Northwestern.

Vous verrez que ce qu'on propose au Canada est assez draconien et nous en avons peur. Je serais heureux que vous eussiez la complaisance de me faire connaître exactement quelle position votre compagnie a prise ou ce qu'elle entend faire à ce sujet.

Sincèrement à vous,

(Signé) D. McNICOLL.

Mémoire concernant les lettres soumises par le chemin de fer du Pacique Canadien par l'intermédiaire de M. F. H. Chrysler, C.R.

Aux honorables président et membres du comité spécial chargé d'étudier le bill n° 12, sur l'observance du dimanche.

Honorables messieurs.—Permettez-moi de faire les observations suivantes au sujet des lettres produites ce matin (9 mai) par M. Chrysler, de la part de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien:

1. Celle de M. A. Piers, gérant des lignes de paquebots C. C. P., concernant les chargements le dimanche, etc., à Liverpool. Il ne dit rien qui ne soit une réponse à la déclaration, que nous vous avons communiquée, de M. Jos. Forrester, un membre du Liverpool Stock Exchange, affirmant que la ligne des paquebots du C.C.P., était la plus grande pécheresse du port de Liverpool, en matière de travail exécuté le dimanche. Il dit simplement que la compagnie n'y fait pas plus de travail le dimanche qu'il n'est "nécessaire." Mais la mesure du C.C.P., pour ce qui constitue le mot "nécessité" peut être beaucoup plus large que celle des autres lignes qui fréquentent le même port. "Nécessité" pour plusieurs corporations ne signifie rien de plus que "convenance" ou ce qui est "profitable", ou bien la "nécessité" surgit d'une mauvaise administration ou du manque de prévision.

2. Au sujet de la lettre de M. McNicoll à M. A. R. Creelman, C.R.; il dit que "dans la discussion avec les représentants de la *Lord's Day Alliance*" on a affirmé "que la *Chicago, Maniwukee and St. Paul Railway Company*, était à étudier la convenance de discontinuer les opérations le dimanche de la même manière que l'on a prétendu que l'a fait le *Chicago and Northwestern*."

M. McNicoll est, sans doute non intentionnellement, mais non moins, assurément, dans l'erreur en attribuant ces affirmations à M. McPherson et à moi-même. Nous n'avons rien fait que signaler ce que les officiers chargés d'administrer ces chemins ont déclaré sous leurs signatures. Nous n'avons pas dit que le *Chicago and Northwestern* avait abandonné "toute affaire le dimanche," mais que le gérant général R. H. Aishton, dans sa lettre du 23 mars, 1906 (*voir* page 154 des procès-verbeaux) dit:—

Chicago and Northwestern Railway Company.

Chicago, 23 mars 1906.

Secrétaire de la *Lord's Day Alliance*,
Toronto, Ont.

Cher monsieur.—Votre communication du 9 du courant, adressée au gérant du trafic de la compagnie, concernant les excursions du dimanche, m'a été transmise.

Vous trouverez ci-joint une copie des instructions aux employés de cette compagnie émises en 1903, concernant les opérations du trafic des marchandises le dimanche. Ces instructions ont été rigidement maintenues et l'administration de cette compagnie s'efforce, par tous les moyens, de diminuer la somme des affaires du dimanche.

Pour ce qui est des excursions du dimanche, la pratique en a été entièrement supprimée depuis trois ou quatre ans et nous n'entreprenons plus rien en ce genre d'affaires.

Très sincèrement à vous,

R. H. AISHTON,

Gérant général.

Les instructions aux surintendants de district auxquelles fait allusion, instructions rigidement maintenues" et dont une copie expédiée par lui est imprimée à la page 1155 des procès-verbaux, portent date du 5 février 1903, et disent *inter alia* "Le dimanche, 8 février et chaque dimanche qui suivra, jusqu'à nouvel avis, vous voudrez bien LIMITER ABSOLUMENT LE MOUVEMENT DES TRAINS DE MARCHANDISE DANS VOTRE DIVISION AU BETAIL VIVANT, AUX VIANDES ET AUX PRODUITS PERISSABLES. (Les majuscules sont dans le document transmis, quoique non reproduites dans les procès-verbaux). C'est en parlant de ces instructions que le gérant général Aishton dit qu'elles ont toujours été depuis "rigidement maintenues."

Une fois encore, nous n'avons pas dit que le *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway* "était à étudier la convenance de discontinuer les opérations le dimanche, de la même manière que l'on a prétendu que l'a fait le *Chicago and Northwestern.* Nous avons simplement soumis la lettre de M. D. L. Bush, surintendant général du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway*, en date du 22 mars 1906, qui se lit comme suit :—

CHICAGO, MILWAUKEE AND ST. PAUL RAILWAY CO.,

CHICAGO, 22 mars 1906.

Le Secrétaire de la *Lord's Day Alliance,*

Toronto, Canada.

CHER MONSIEUR.—J'ai reçu votre lettre du 9 du courant adressée au président A. J. Earling, demandant copies des ordres émis au sujet des excursions le dimanche et de la mise en circulation des trains de marchandises sur notre ligne le dimanche.

Nous ne concluons pas de marchés pour la circulation de trains d'excursions pour les voyageurs le dimanche et le mouvement des trains de marchandises sur notre ligne est restreint aux exigences des produits périssables, du bétail vivant et aux voyages commencés le samedi.

Très sincèrement à vous,

D. L. BUSH,

Surintendant général.

On n'en était pas à considérer la question de convenance. La compagnie avait décidé de ne plus avoir d'excursions le dimanche et "le mouvement des trains de marchandises sur sa ligne était restreint aux exigences des produits périssables, du bétail vivant et aux parcours commencés le samedi," dit le surintendant général Bush.

Ces graves inexactitudes de la lettre de M. McNicoll font que l'on se demande si le reste de son témoignage devant le comité n'est pas caractérisé par de semblables inexactitudes. Sur ce point les membres du comité formeront leur propre jugement.

3. Pour ce qui est des lettres du vice-président W. A. Gardner, du *Chicago and North-western Railway*, et de E. McKenna, du *Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway*; il suffira de dire ce qui suit:—

ANNEXE No 1

(*a*) Elles sont une réponse à un appel au secours fait par un confrère, homme de chemin de fer, en détresse. Le comité jugera si cette considération en affecte la valeur et jusqu'à quel point.

(*b*) Elles émanent de vice-présidents qui ne sont pas en même temps gérants généraux, comme M. McNicoll l'est lui-même. Si elles contredisent d'une façon quelconque les énoncés du gérant général Aishton ou du surintendant général Bush, nous soumettrions que le gérant général ou le surintendant général, sont selon toute probabilité des autorités plus recommandables que ne peut apparemment l'être un simple vice-président.

(*c*) Pourquoi M. McNicoll n'a-t-il pas écrit au gérant général Aishton et au surintendant général Bush, pour leur demander des renseignements plus spécifiques, quand il savait que les lettres de ces messieurs avaient été produites comme preuves à l'appui? Il suffit de poser la question.

Mais à considérer les lettres des vice-présidents de ces chemins d'après leur valeur apparente, les restrictions à la manipulation des marchandises, proposées dans notre rapport de la conférence soumis ce matin, sont, à plusieurs égards, beaucoup plus libérales que la pratique réelle signalée et discutée des chemins de fer des Etats-Unis, et nous sommes convaincus que l'opinion publique dans ce pays, actuellement tout à fait éveillée sur ce sujet, non seulement approuvera le parlement d'imposer aux chemins de fer les restrictions proposées, mais s'attend bien que le parlement en agira ainsi.

Respectueusement soumis,

R. W. McPHERSON.
J. G. SHEARER.

OTTAWA, 9 mai 1906.

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
VANCOUVER, C.-B., 7 mai 1906.

Révérend J. G. SHEARER,
49 rue Saint-Vincent.

La *Vancouver Ministerial Association* s'oppose unanimement et absolument aux journaux du dimanche.

MERTON SMITH,
Secrétaire.

KNOW WRIGHT,
Secrétaire, Lord's Day Alliance.

THE GREAT NORTHWESTERN TELEGRAPH COMPANY OF CANADA.
VICTORIA, C.-A., 7 mai 1906.

Au Président du bill concernant l'observance du dimanche,
Ottawa.

La *Ministerial Association* n'a pas approuvé et n'approuve pas les journaux du dimanche.

H. A. CARSON,
Secrétaire.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 1er mai 1906.

M. W. DANIEL, M.P.,
Président du comité n° 12,
Chambre des communes, Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Relativement à l'Acte sur l'observance du dimanche, en ce moment devant la Chambre, je suis d'opinion qu'un amendement favorable à la coutume actuelle de prélever un léger droit d'entrée à la porte, au lieu de faire une collecte,

aux services qui ont lieu à des endroits comme le Grimsby Park, ne serait pas contraire aux intérêts du public chrétien généralement. Pendant le mois d'août, ces années dernières, j'ai eu l'habitude de passer plusieurs jours au Grimsby Park et j'ai toujours aimé les services et la tranquillité de ce lieu en ces occasions. Je suis membre de l'Eglise méthodiste de cette ville et n'ai aucun intérêt dans le parc autre que $100 de parts préférencielles.

Sincèrement à vous,

WALTER McGIBBON.

THE GREAT NORTHWESTERN TELEGRAPH COMPANY OF CANADA,
VICTORIA, C.-B., 6 mai 1906.

Dr DANIEL, M.P.,
Président du comité chargé d'étudier le bill de l'observance du dimanche,
Ottawa.

A une assemblée régulière de l'Union typographique de Victoria, C.-B., tenue le 29 du mois courant, il a été unanimement résolu que cette union doit s'opposer au bill sur l'observance du dimanche maintenant devant la Chambre des communes.

F. SHAKESPEARE,
Président.

GEO. M. WATT,
Secrétaire.

ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS,
TORONTO, 10 avril 1906.

J. W. DANIEL, M.P.,
Bâtisses du Parlement,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Nous prenons la liberté de nous adresser à vous, en votre qualité de président du comité spécial chargé d'étudier le bill n° 12.

Le comité parlementaire de l'Association des manufacturiers canadiens a étudié avec soin ce bill intitulé " Acte concernant l'observance du dimanche ".

Il considère que l'article 4, (*f*) et (*h*) affecterait matériellement les intérêts manufacturiers au Canada et il demande respectueusement que l'acte soit amendé de manière à ce que :—

1. Une rédaction nouvelle de la section 4 (*f*) autorise les opérations dans les établissements qui seraient dans l'impossibilité de fermer, sans entraver la fabrication et subir de lourdes pertes. Nous pourrions citer comme exemple les hauts-fourneaux, les usines pour la réduction et la fonte des métaux au moyen de l'électricité et autres opératoires similaires.

2. Les manufacturiers puissent maintenir la pression de la vapeur pour le chauffage et la protection contre l'incendie.

3. Les réparations convenables qu'il serait impossible d'effectuer sans arrêter les machines ou fermer puissent être autorisées, et

4. Section 4, (*h*)—toutes marchandises d'exportation puissent être conduites au port d'expédition.

Il a semblé douteux que l'article (*f*) pût permettre ou défendre les opérations mentionnées dans nos recommandations 1, 2 et 3, mais un légiste que nous avons consulté à ce sujet a conclu pour la négative.

Sincèrement à vous,

L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS,

J. F. M. STEWART,
Secrétaire.

P.S.—La même lettre a été envoyée à l'honorable M. Fitzpatrick.

J. F. M. S.

ANNEXE No 1

MICHIGAN CENTRAL RAILROAD COMPANY,
SAINT-THOMAS, ONT., 5 avril 1906.

M. W. JACKSON, M.P.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Comme suite à notre récente conversation, je trouve que pendant les mois de janvier, février et mars de cette année, 105,959 fourgons ont été expédiés de Saint-Thomas par la voie principale seulement, par 2,497 trains. Cela représente une moyenne de 1,177 par jour. La gare, à Saint-Thomas, est aménagée par moins de 700 wagons. Si aucun train ne sortait pendant vingt-quatre heures, il en résulterait une telle accumulation de wagons que nous ne pourrions pas les recevoir.

Sur tout chemin de fer bien achalandé il y a des périodes où tout ce qu'on peut faire c'est d'aiguiller sur une autre voie et expédier les wagons arrivant pendant le jour et cela exigerait plusieurs jours pour se débarrasser de la besogne supplémentaire qu'apporterait une journée d'inaction. Les lignes des Etats-Unis nous envoient fréquemment autant de wagons en un jour qu'il nous est possible d'attacher aux trains et d'expédier. Ce travail est plus lent dans une gare encombrée et là où le personnel suffit au trafic des marchandises arrivant chaque jour, il faudrait tellement de temps pour remédier à une journée d'inaction que la réputation du chemin en souffrirait.

De plus, les lignes américaines ne pourvoient pas au remisage de tous les wagons qui arrivent durant les vingt-quatre heures et nous devons fournir la force motrice et les hommes nécessaires à la remise en circulation de ces wagons ou sans cela nous risquons de les voir prendre un autre route.

Sincèrement à vous,

H. H. ADAMS.

SECTION DES JOURNAUX QUOTIDIENS DE L'ASSOCIATION DE LA PRESSE CANADIENNE,
GALT, ONT., 28 avril 1906.

L'honorable CHARLES S. HYMAN,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Le 16 avril dernier M. W. J. Blackburn, gérant du *Free Press* de London, vous a écrit relativement à la libre circulation des journaux des Etats-Unis du dimanche, dans Ontario, etc. A une assemblée du comité exécutif de la Section des journaux quotidiens de l'Association de la presse canadienne, à laquelle prirent part plusieurs membres importants de cette section ne faisant pas partie de l'exécutif, les sujets dont parle la lettre ont été discutés à fond et la résolution suivante que j'ai été chargé de vous transmettre a été unanimement adoptée:—

Il est arrêté que cet exécutif appuie en entier la lettre de M. Blackburn, gérant du *Free Press* de London à l'honorable M. Hyman, concernant la publication et la circulation des journaux du dimanche dans ce pays, et prie respectueusement le gouvernement du Dominion d'interdire l'importation, pour la circulation et la vente le dimanche, des journaux des Etats-Unis.

Notre assemblée fut tenue jeudi dernier, au King Edward Hotel, et j'ai saisi la première occasion qui s'est offerte d'attirer votre attention sur le sujet.

Très sincèrement à vous,

A. G. DONALSON,
Secrétaire.

TÉLÉGRAPHES DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
NELSON, C.-B., 1er mai 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa.

Parce que les producteurs fruitiers du district de Niagara ne cueillent et n'expédient pas le dimanche, les promoteurs de l'Acte concernant l'observance du dimanche croient que cet acte n'est pas nécessaire dans la Colombie-Britannique. La différence est que les fruits cueillis à Niagara, le lundi matin, trouvent un marché tout près le lundi, tandis que les fruits de la Colombie-Britannique doivent voyager de vingt-quatre à quarante-huit heures pour atteindre le marché.

FRED. A. SLARKEY,
Président du Board of Trade.

TÉLÉGRAPHES DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN,
NELSON, C.-B., 1er mai 1906.

W. A. GALLIHER,
Ottawa.

Les conditions existantes dans Ontario ne sont pas celles de la Colombie-Britannique où les marchés sont à une distance de un à trois jours, et où il n'y a pas de bureaux d'express le long des rives des lacs pour prendre les consignations de fruits le samedi.

JAS. JOHNSTON,
Président de l'Association des producteurs fruitiers.

"THE EVA GOLD MINES, LTD.",
CAMBORNE, C.-B., 30 avril 1906.

W. A. GALLIHER, M.P.,
Ottawa, Ont.

MON CHER GALLIHER,—Pour ce qui est du bill concernant l'observance du dimanche actuellement en considération, nous aimerions beaucoup savoir si, sous sa forme actuelle, il rendrait nécessaire la fermeture de notre mine et de notre broyeur le dimanche. S'il en était ainsi, ce serait très grave pour nous. Notre mine comprend en grande partie du minerai de titre inférieur et si nous sommes forcés de fermer le dimanche, nous serons pour ainsi dire dans l'impossibilité de continuer nos opérations. Nos opérations minières doivent se faire jour et nuit pendant le mois entier, et fermer pendant vingt-quatre heures chaque semaine est une affaire très grave à plusieurs points de vue.

Premièrement. Nos hommes ou une partie de nos hommes auront à rester au travail le dimanche, car il serait impossible de faire le nettoyage chaque samedi, si ce n'est au prix d'une dépense considérable.

Deuxièmement. Nous ne pourrons pas obtenir des résultats aussi satisfaisants, même seulement au point de vue métallurgique.

Troisièmement. Le mouvement régulier des relais d'ouvriers—nuit et jour—sera bouleversé.

Les opérations minières diffèrent des autres en ceci qu'elles exigent un certain travail régulier qui doit être poursuivi sans interruption pour tenir la mine et le broyeur en bon état. Nous sommes actuellement en négociations pour faire exécuter des améliorations considérables, consistant en achat de nouveau matériel, etc. Il est très possible qu'un bocard de 100 soit bientôt installé, mais j'ai raison de croire que, s'il ne nous est pas permis de fonctionner le dimanche, les capitaux sur lesquels nous

comptons ne nous seront pas confiés et que les négociations n'aboutiront pas. Les intérêts de Camborne en souffriront beaucoup sans parler de ceux de Nelson et d'ailleurs.

Je remarque que les fondeurs seront probablement protégés et j'insiste respectueusement pour que les autres catégories d'opérations minières soit aussi protégées.

Il n'y a pas que nous qui soyons ici intéressés. C'est aussi un sujet vital pour toute la province de la Colombie-Britannique, ainsi que vous pouvez vous en rendre compte et ainsi que vous le faites sans doute. Les opérations minières ne peuvent pas être conduites dans les mêmes conditions que les affaires commerciales de l'Est.

Ayez la bonté de nous renseigner au sujet de la portée que pourrait avoir cet acte sur notre libre exploitation minière de l'or et sur le fonctionnement de notre bocard.

Très sincèrement à vous,

THE EVA GOLD MINES, LTD.,

A. H. GRACEY, *gérant.*

Le comité s'ajourne.

CA
C7B5di

C. A. Dorion & Fils
Relieurs
B. P. 351 Québec.